

ТЕОРИЯ ГОРОДА

ТЕОРИЯ ГОРОДА

TEORIE MĚSTA

ИРЖИ ГРУЗА

JIŘÍ HRŮZA



TEORIE MĚSTA

JIŘÍ HRŮZA

ТЕОРИЯ ГОРОДА ИРЖИ ГРУЗА

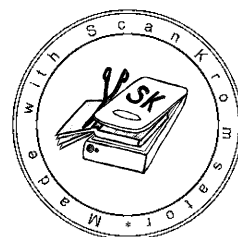
Сокращенный перевод
с чешского Л. Б. Мостовой

Научный редактор
доктор исторических наук
О. А. Швидковский

ЭТА КНИГА — ИСТОРИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ И ШИРОКОЕ ОБОБЩЕНИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ КОНЦЕПЦИЙ ГОРОДА. В ГЛАВАХ, ПОСВЯЩЕННЫХ ВОЗНИКНОВЕНИЮ И РАЗВИТИЮ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ИДЕЙ, В ХРОНОЛОГИЧЕСКОЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ РАССМАТРИВАЮТСЯ ТЕ ВАЖНЕЙШИЕ УЧЕНИЯ, НА БАЗЕ КОТОРЫХ ВЫРОСЛИ СОВРЕМЕННЫЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ОСНОВНОЙ УПОР СДЕЛАН НА ИЗЛОЖЕНИИ СОВРЕМЕННЫХ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ТЕОРИЙ И ИХ ЗНАЧЕНИИ ДЛЯ ПРАКТИКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДОВ. В КНИГЕ ИЗЛАГАЮТСЯ ДРЕВНИЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О ГОРОДЕ, КОНЦЕПЦИИ ИДЕАЛЬНЫХ ГОРОДОВ ЭПОХИ ВОЗРОЖДЕНИЯ, ИДЕИ СОЦИАЛИСТОВ-УТОПИСТОВ. ДАЕТСЯ ОБЗОР И КРИТИКА ТЕОРИЙ КАПИТАЛИСТИЧЕСКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА. ИНТЕРЕСЕН ОБЗОР СОВЕТСКИХ КОНЦЕПЦИЙ, ОТРАЖАЮЩИХ ИДЕИ НОВОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЫ ОБЩЕСТВА.

АВТОР ФОРМУЛИРУЕТ КОНЦЕПЦИЮ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ РАССЕЛЕНИЯ, ВЫЯВЛЯЯ ТЕ ФАКТОРЫ, КОТОРЫЕ ОКАЖУТ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ ГОРОДОВ БУДУЩЕГО.

КНИГА РАССЧИТАНА НА ШИРОКИЙ КРУГ ЧИТАТЕЛЕЙ, АРХИТЕКТОРОВ, ГРАДОСТРОИТЕЛЕЙ, ИСТОРИКОВ, ИСКУССТВОВЕДОВ, А ТАКЖЕ СТУДЕНТОВ.



Scan AAW

Обширная литература по архитектуре насчитывает многие тысячи книг, изданных на разных языках, но среди них до сих пор не было такой, которая целиком посвящена истории учений о городе. Ближе всего к этому жанру приближаются труды по истории градостроительства. В лучших из них, наряду с анализом практики строительства городов разных эпох и народов, рассматривается и смена теоретических концепций планировки и застройки городских населенных мест. История и теория неразрывны: «без истории предмета нет теории предмета, но и без теории предмета нет даже мысли об его истории, потому что нет понятия о предмете, его значении и границах» (Н. Г. Чернышевский). *

И все же, по-видимому, не случайно в наши дни все чаще и чаще приходится встречаться с работами, направленными исключительно на изучение истории теоретических взглядов и представлений в самых различных областях знания. Современная наука достигла таких рубежей, накопила в ходе своего развития такой обширный опыт, что новые импульсы сплошь и рядом рождаются на основе исследования закономерностей исторического пути ею пройденного. Иначе говоря конечно важно, написав историю, извлечь смысл написанного и создать теорию истории, но также важно разрабатывать историю теории. Последняя способна отчетливо прочертить тенденции развития теоретической мысли, привлечь внимание к когда-то найденным идеям, не утратившим сегодня своего значения или получившим в современной ситуации новое звучание, и наоборот, предостеречь от «перелицованных» старых концепций, которые порой выдаются за новые только на том основании, что давно и хорошо забыты.

В Советском Союзе за последние годы создан целый ряд работ, посвященных истории теоретических учений. Это «История философии», многотомная «История искусствознания», «История учений о драме», наконец, «Исследования по истории архитектурной науки». Готовится «История марксистско-ленинской эстетики», в которой будет прослежено становление и развитие марксистских взглядов на искусство на ос-

нове материалистического понимания закономерности исторических процессов и диалектико-материалистической гносеологии. Исследованиями такого характера активно занимаются и ученые других социалистических стран, о чем свидетельствует в частности, капитальная монография чехословацкого архитектора, историка и теоретика градостроительства И. Грузы «Теория города», выходящая сейчас в русском переводе.

Своевременность этого издания очевидна. Двадцатый век, который привычно называют динамичным веком техники, все более и более определяет себя как век градостроительства. Однако само это понятие сейчас уже не обозначает только искусства сооружения домов и городских укреплений, но стремительно наполняется необычайно широким и разносторонним, сложным и многоплановым содержанием. Оно включает в себя, кроме создания и развития городских поселений, еще и возникающие между ними связи на обширных территориях, охваченных районной планировкой.

Одновременно возрастает роль теории. Рассматривая пройденный ею путь, можно отметить, что интерес к теоретическим проблемам архитектуры подвержен значительным колебаниям, как стрелка барометра-самописца, и колебания эти столь же симптоматичны. Если бы их можно было изобразить графически и соотнести с узловыми моментами истории зодчества, то стала бы очевидной слаженная и четкая закономерность: своих максимальных величин интерес к теории достигает тогда, когда в творческой практике назревают большие перемены, когда общество начинает предъявлять архитектуре новые требования и теоретическая мысль должна наметить и обосновать необходимые изменения. В качестве примера можно напомнить удивительную активизацию архитектурной мысли в эпоху Возрождения, развитие утопических градостроительных теорий, связанных с возникновением капитализма, или необычайный взлет теоретических исканий в области градостроительства, вызванный Октябрьской революцией и ставший важнейшей вехой в развитии советской архитектуры.

В наши дни значение теории города снова необычайно возрастает. Хочу подчеркнуть, что речь идет не о том, что на каких-то этапах теория у нас отсутствова-

* Н. Г. Чернышевский. Статьи по эстетике. М., 1938, стр. 261.

ла или не играла существенной роли — такое утверждение было бы поверхностным и неверным, — а лишь об относительных критериях и в первую очередь об уровне интереса к общетеоретическим проблемам.

Здесь необходимо сказать несколько слов о соотношении общетеоретических проблем и вопросов так называемой прикладной теории. В периоды особенно бурного решения практических задач, таких, например, как организация массового жилищного строительства на индустриальной основе, естественным является быстрое развитие прикладной теории, направленной на удовлетворение совершенно конкретных потребностей данного локального этапа архитектурно-строительной практики. Основанным является и перенос центра тяжести научной деятельности на эту область теоретической работы. Однако по мере удовлетворения основных практических потребностей и увеличения объема и темпов строительства и реконструкции городов возрастает роль общих, отвлеченных аспектов теории градостроительства, призванных определить курс дальнейшего движения вперед. Здесь возникает некоторое внутреннее противоречие, иногда кажущееся, а иногда и вполне реальное: ведь полученные результаты мало влияют на практику сегодняшнего дня и направлены в будущее. Отсюда возникают порой мнения, что те теоретические работы, которые носят самый общий характер, «отрываются от практики», «уходят от нужд современности», не помогают решению практических задач. Мнения эти, конечно, неверны. Общая теория всегда имеет самостоятельное творческое значение. Подчеркивая это обстоятельство, Ф. Энгельс писал в «Анти-Дюринге»:

«...во всех областях мышления, отвлеченные из действительного мира законы на известной ступени развития отрываются от действительного мира, противопоставляются ему, как нечто самостоятельное, как явившиеся извне законы, по которым должен направляться мир».*

Альберт Эйнштейн, опираясь на свой опыт разработки теории относительности, отмечал ту же особенность процесса развития теоретических идей: «Исходные гипотезы становятся все более абстрактными, далекими от жизненного опыта. Но зато мы приближаемся к благороднейшей научной цели: охватить с помощью логической дедукции максимальное количество опытных фактов, исходя из минимального коли-

чества гипотез и аксиом... Надо разрешить теоретику фантазировать, ибо иной дороги к цели для него вообще нет»**.

Люди «фантазировали» о городах с самых давних пор. Образно говоря, «пред тем как создавались города о них сказанья родились в пещерах». Во всяком случае письменные свидетельства теоретической деятельности в области градостроительства насчитывают не одно тысячелетие и перед автором книги «Теория города» лежал гигантский пласт материала. И. Грузе удалось выбрать для своего исследования наиболее важные и существенные явления теоретической мысли, подчинив их не только элементарной хронологии, но и логике развития градостроительных идей, многие из которых, возникнув на заре формирования городской цивилизации, утвердили себя редкой устойчивостью, способностью на протяжении многих столетий возникать вновь и вновь, каждый раз регнирируя на новом, более высоком уровне.

Последовательность, целостность, иначе говоря, историчность книги составляют одно из самых важных ее достоинств. В ней мало пробелов, потому что автор с большим тщанием и скрупулезностью собрал и исследовал все, что сегодня известно в области теории города. В качестве своего рода антитезы буржуазным историкам культуры, как правило, сосредоточивавшим свое внимание преимущественно на изучении наследия ограниченного круга развитых европейских народов и только на этом материале строившим свои обобщения, автор «Теории города» широко раздвигает рамки работы. Он включает в нее теоретическую мысль Востока, Америки и славянских стран, «забывать» о которых в недавнем прошлом было чуть ли не «признаком хорошего научного тона». Естественно, особенно много неизвестного для большинства читателей материала дается по Чехословакии, народы которой издавна строили прекрасные города и внесли заметный вклад в разработку теоретических проблем их формирования. В целом сегодняшняя книга дает наиболее полное представление о том, как возникали и развивались градостроительные концепции в различных уголках земного шара, как они боролись и взаимодействовали, как складывались их связи с практикой реального строительства, с социальной организацией общества, с прогрессом техники и другими определяющими факторами. Историко-материалисти-

* Ф. Энгельс. Анти-Дюринг. Изд. 6-е. М., стр. 21.

** Цитируется по книге: К. Зелиг. Альберт Эйнштейн. М., 1966, стр. 68.

ческий анализ теоретических взглядов позволил автору верно оценить многие научные традиции прошлого, увидеть в них то, что заслуживает внимания в современных условиях и должно быть использовано архитектурной наукой социалистических стран.

В то же время весь строй книги и система изложения показывают, что автор относится к теории не как к совокупности рецептов, не как к инструкции, которой проектировщик должен следовать механически, чтобы получить удовлетворительное решение стоящей перед ним задачи. Теория города отчетливо выступает в книге как важное условие творчества зодчего, позволяющее ему ориентироваться в широком комплексе разнообразных требований и отражающее мировоззрение общества на характер и условия своего существования.

Читатель, который обратится к книге И. Грузы, чтобы проследить путь развития градостроительных теорий, безусловно найдет в ней очень много знакомых имен и известных для себя фактов. Это естественно, потому, что обобщающие труды всегда включают в себя много уже изученного и опубликованного раньше материала. Однако если внимательно вчитаться в главы книги, посвященные казалось бы хорошо знакомым проблемам, то нетрудно заметить, что автор почти везде дополняет наши старые представления новыми, неизвестными ранее фактами, от чего не только становится более отчетливой картина развития градостроительных теорий, но некоторые казались бы устоявшиеся взгляды предстают в совершенно ином свете. Находить новое в старом — удел немногих авторов и он требует особенно глубоких знаний и свежести мышления. Значительно чаще из книги в книгу переходят примелькавшиеся формулировки и старые и только поэтому «непогрешимые» аксиомы. Достоинством книги «Теория города» является то, что ее автор не пошел по этому легкому пути. Он не брал характеристик различных градостроительных концепций из популярных книг других авторов, а во всех случаях обращался к первоисточникам, а иногда и к оригинальным текстам. Здесь помогло ему и знание многих языков и опыт кропотливой научной работы, не сулящей быстрых результатов. Этот метод исследования позволил устранить большое количество допускаявшихся в прошлом ошибок и дал целый ряд ценных материалов.

Вот только один характерный пример. Едва ли кто-либо мог рассчитывать на то, что удастся найти что-то новое в высказы-

ваниях Ш. Фурье о городе. Ведь его наследие тщательно изучалось и многократно переиздавалось. Однако обратившись к работам Фурье, изданным в Париже в 1841 г., И. Груза нашел там исключительно ценные мысли о городе, которые не были включены в более поздние издания, в том числе в четырехтомное советское, в чехословацкое и в наиболее полное новое французское издание, вышедшее в Париже в 1953 г.

Многие из этих мыслей заслуживают внимания теоретиков и звучат сегодня исключительно актуально. Вот только одна небольшая выдержка — своего рода ответь ортодоксальным функционалистам: «Нужно заниматься целесообразностью, говорят наши архитекторы. Но это ошибка. Их взгляд ограниченный и не творческий и одного стремления к целесообразности недостаточно. Когда стремятся только к целесообразности, то не достигают ни целесообразности, ни красоты. Необходимо в соответствии с природой комбинировать целесообразность и красоту и достичь того и другого или ничего».

Характерно, что это высказывание принадлежит человеку, весьма прагматическому во многих своих взглядах и можно лишь пожалеть, что оно не было известно тем, кто пользовался поздними сокращенными изданиями работ Фурье.

Заслугой автора является и то обстоятельство, что зарождение идей социалистического градостроительства представлено в книге не случайным поворотом событий, а как логическое и необходимое следствие исторического развития градостроительных теорий, продиктованное самой жизнью, социально-экономическим преобразованием общества. Сжато, но очень убедительно, с марксистских позиций, показывает автор возникновение и развитие кризиса городов во второй половине XIX — начале XX века, как неизбежного следствия капиталистического предпринимательства. Многочисленные приведенные в книге факты лишней раз свидетельствуют, что только социалистический путь развития городов, основанный на плановом начале, может быть противопоставлен стихийному росту городских поселений и способен открыть выход из кризисного состояния, в котором уже давно находятся многие городские супер-гиганты, возникшие в различных районах земного шара.

Советскому градостроительству и его теоретическим основам в книге уделено особенно большое внимание. Оно показано не изолированно, а в контексте развития

мирового градостроительства на широком историческом фоне, что позволяет ярче и более выпукло представить себе действительно крупный вклад советских теоретиков, отметить советский приоритет в постановке и разрешении многих важных принципиальных проблем, реально очертить то место, которое занимает по праву советская градостроительная школа в формировании теории города XX в.

Решить эту проблему И. Грузе помогло то, что он долгие годы изучает советское градостроительство и пропагандирует его идеи в Чехословакии. В свое время он явился организатором чехословацкого раздела выставки к V Конгрессу Международного союза архитекторов в Москве, писал и редактировал работы по советской архитектуре, к 50-й годовщине Октябрьской революции подготовил специальный номер журнала «Архитектура ЧССР», посвященный Советскому Союзу, получил премию Министерства культуры Чехословакии на конкурсе, организованном в честь пятидесятилетия Октября.

Естественно, что в «Теории города» И. Груза основательно использовал свое знакомство с градостроительством СССР.

В числе тех, кто внес свой вклад в развитие советской градостроительной теории в книге названы В. Семенов и А. Иваницкий, Н. Милютин и Л. Ильин, бр. Веснины, М. Гинзбург, М. Охитович, Л. Сабсович, Г. Струмилин, С. Шестаков, И. Фомин, А. Щусев, бр. Голосовы, Н. Ладовский, И. Леонидов, Г. Дубелир, Г. Крутиков, В. Бабуров, А. Бунин, Л. Тверской, В. Кратюк, В. Шквариков, Н. Баранов, В. Лавров, Н. Уллас, В. Давидович, А. Кузнецов и многие другие. Уже этот один далеко не полный перечень показывает широкий диапазон, в котором рассматривается становление советской градостроительной теории и отражает тот естественный процесс, когда центр тяжести исторического исследования, доведенного до наших дней, переносится на современность и то, что ближе к нам, исследуется подробнее, как бы в более крупном масштабе. Историк имеет право на такую разномасштабность: им движет живой интерес к незавершенным явлениям наших дней, участником и движущей силой которых он по праву должен считать и себя самого. Повышенное внимание к современности ясно отражается, между прочим, и во всей структуре книги, состоящей из трех больших частей: «Развитие градостроительных теорий». «Современные градостроительные теории». «Градостроительство сегодня и завтра»

В разделах, посвященных современности, И. Груза выступает не только как историк и теоретик. Уже в самом подборе проблем, в подходе к анализу фактического материала чувствуется теснейшая связь автора с практикой, с повседневной работой, которую ведут архитекторы-проектировщики. Он специально останавливается на особенностях создания новых городов и районов, на вопросах реконструкции давно сложившихся городских образований, высказывает ценные мысли о путях необходимой трансформации системы расселения и о перспективах, которые имеются в этой области в социалистических странах. Работая в настоящее время заместителем Главного архитектора Праги, руководя разработкой перспективных проблем реконструкции столицы ЧССР и непосредственно участвуя в проектировании, И. Груза ежедневно сталкивается с этими проблемами на практике и может быть именно поэтому они звучат в книге иначе, чем рассуждения о характере городов античности или средневековья. В то же время в анализ фактического материала он вкладывает и свой опыт научного работника, автора книг «Чешские города» (1960 г.), «Будущее городов» (1962 г.), «Города утопистов» (1967 г.), крупных разделов в исторических и теоретических трудах и множества статей по актуальным проблемам градостроительной науки. Обладая редкой работоспособностью, И. Груза на собственном примере показывает возможность существования и в наше время специалистов, объединяющих в себе интересы и успешное творчество в теории и практике, т. е. того архитектурного универсализма, который казалось бы был утрачен в процессе расчленения, дифференциации функций архитектурной профессии. Сейчас, когда во всех областях деятельности человека исключительное значение приобретают комплексность и синтетичность, органическая связь архитектурной теории и практики становится особенно необходимой. Теория в этом случае получает от практики своего рода импульсы наиболее актуальных проблем и те критерии истинности, которые дает только проверка теоретических постулатов жизненным опытом и творческим экспериментом. В то же время теория, исследуя природу явлений и тенденции их развития, только и может быть действенной основой для взгляда вперед, в будущее. Именно будущему посвящает И. Груза заключительные разделы своей книги, в которых формулирует развитую систему детерминант, определяющих город XXI в.

И еще одна ценная особенность книги «Теория города». Автору удалось избежать большого соблазна, который подстерегает каждого, кто пишет о теоретических учениях прошлого: занять пьедестал бесстрастной Фемиды, которая с высоты превосходства, дарованного XX в. судит тех кто сто, двести, тысячу лет назад не сумел думать также, как думаем мы, вооруженные опытом предшествующих поколений, современными знаниями и высокой техникой. И. Груза не пытается раздавать теоретикам прошлого оценок ни по пятибальной, ни по какой другой системе, но зато дает нам в руки материал, отражающий живую картину революционного и эволюционного развития градостроительной мысли, показывает процесс поиска истины, различной на каждом конкретном этапе. И это само по себе очень важно и ценно.

Наряду с перечисленными достоинствами книги надо отметить, что в ней не везде уделено достаточное внимание тому, что можно было бы назвать социологией градостроительных теорий. Увлекаясь проследживанием процесса развития отдельных идей и концепций, автор в некоторых случаях упускает возможность анализа социальной их природы. Подверстывая друг к другу факты развития формально одной и той же идеи, автор не всегда показывает, как в различных социальных условиях они приобретают иную окраску и новое звучание. Особенно это относится к проблеме современности. Нам представляется, что более четкое акцентирование социальных различий в существующих градостроительных теориях и их обусловленности структурой общественной жизни позволило бы (как это прослежено, например, в «Теории утопистов» того же автора) сделать более точными, высказываемые в книге суждения.

В одной книге, конечно невозможно рассказать обо всем и представить градостроительные теории в той степени подробности, которую хочется увидеть читателю.

Может быть поэтому некоторые разделы книги покажутся чрезмерно сжатыми и сухо изложенными. Это положение еще усугубилось тем, что в процессе подготовки русского издания книгу пришлось значительно сократить (почти на одну треть), опуская многие интересные, но второстепенные подробности и факты. Сокращение в целом было проведено в соответствии с указаниями автора. Из книги были исключены фотоиллюстрации, приведенные в чешском издании и в общем хорошо знакомые читателям — профессионалам. В то же время была сохранена вся оригинальная графика — планировочные схемы городов, — имеющие важное теоретическое значение. Все эти рисунки сделаны лично автором и являются неотъемлемой частью книги. Значительно уменьшен объем разделов, посвященных теориям города древнего мира, существенно сокращена характеристика трактатов эпохи Возрождения, материалы, касающиеся градостроительных представлений утопистов, ряда работ теоретиков XIX века и некоторые другие разделы. Однако, несмотря на это, книга «Теория города» содержит очень большую информацию, которая еще возрастает от того, что автор дает целый ряд весьма интересных отсылок к первоисточникам и другим трудам.

«Теория города» — это книга мысли и книга фактов. Она станет настольным пособием тех, кто реально проектирует города и тех, кто вынашивает самые общие идеи их организации в далеком, еще смутно предвидимом будущем. Она полезна уже тем, что существует и фиксирует то, что проявилось к сегодняшнему дню на историческом фоне развития градостроительных концепций. Может быть уже завтра появятся новые книги о теориях города в прошлом и настоящем. Но их пласт обязательно будет покоиться на фундаменте, созданном теоретической наукой нашего времени.

О. А. Швидковский

НЕСКОЛЬКО СЛОВ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

Публикация на русском языке книги «Теория города» для меня большая радость и высокая честь. Я отдаю себе отчет в том, что моя попытка проследить последовательную смену представлений человечества о городе далеко не полна и конечно не исчерпывает этой сложнейшей и исключительно важной проблемы. В ней, как и в нашем познании вообще, осталось множество «белых пятен» и неизбежных пропусков.

Кроме того, хотя чешское и русское издания отделяют всего несколько лет, однако, градостроительная практика и теоретическая мысль развиваются с такой головокружительной быстротой, что сегодня следовало бы многое добавить в книгу, написанную в середине шестидесятых годов. Я имею в виду, прежде всего конечно, широко задуманный и глубоко теоретически обоснованный новый генеральный план столицы Советского Союза — Москвы, а также работы по пражской агломерации и новейшие комплексные разработки проблем развития городов других социалистических стран.

И все же, как ни скромнен мой труд, хочется надеяться на то, что он даст хотя бы беглое общее представление об эволюции и революционной смене градостроительных теорий в различные исторические периоды и в разных частях нашей планеты.

В предисловии к русскому изданию мне особенно хотелось отметить, что в процессе работы над книгой две темы увлекали меня более всего.

Это во-первых интереснейшие теоретические идеи о городе будущего социалистов-утопистов, которых классики марксизма по праву считали предшественниками научного коммунизма. И во-вторых теоретические концепции советского градостроительства, появившиеся вместе с революцией и давшие в мировом масштабе огромный импульс для решения проблем расселения на новой, самой прогрессивной социальной основе.

Тема книги — теория города — никогда не будет исчерпана, как не могут быть завершены и поиски новых градостроительных концепций. На нашу долю выпала величественная миссия — осуществление вековой мечты человечества — построения социалистического и коммунистического общества. Задача теории градостроительства — активно способствовать социалистическому преобразованию всей окружающей нас жизненной среды, включая планировку и строительство более совершенных удобных и красивых населенных мест, и этим внести свою лепту в общее дело.

И. ГРУЗА

Прага, 1 мая 1971 года

ПРЕДИСЛОВИЕ

В современном мире все больше людей живет в крупных и непрерывно растущих городах. В ряде крупнейших городов мира число жителей приближается к 10 млн., а города с населением в 1 млн. человек уже не исключение*. Более того, в отдельных плотно населенных районах возникают сросшиеся на обширных территориях группы поселков и городов, в которых исчезает различие между сельским и городским населением.

Вместе с ростом городов обостряются проблемы их существования. Гигиенисты и социологи считают, что условия современной городской жизни отнюдь не лучшие. Индивидуальные и массовые средства транспорта все с большим трудом справляются с перемещением постоянно растущего населения на непрерывно увеличивающиеся расстояния. Многие городские районы перестают удовлетворять потребности в хорошем жилье и общественном обслуживании, и именно в больших городах недостаток жилья ощущается особенно остро.

Концентрация жителей в городах неустанно продолжается и становится одним из наиболее типичных явлений нашего времени. Этой проблеме посвящаются международные конференции, в печати все большее внимание уделяется градостроительству.

У большинства городов — своя очень давняя история. Ее отчетливые следы мы и сегодня находим в характере их планировки и силуэта, в их центрах и жилых массивах. Города — это большая материальная и культурная ценность. Но одновременно их старые кварталы сегодня служат той жизненной средой, которая уже не может соответствовать ни современным, ни тем более будущим потребностям общества.

Каждая эпоха и каждое общество стихийно или сознательно преобразовывали и приспособливали к своим потребностям те

города, которые получали в наследство от предшествующих эпох. Феодальное общество строило свои города на развалинах антики, капитализм вырос в средневековых городах, застройка которых по сегодняшний день составляет существенную часть центров большинства крупных городов. Современное общество тоже лишь постепенно преобразует то наследие, которое прошлые эпохи оставили ему в городах и во всей системе расселения. Строя жилые районы, промышленные предприятия и дороги, мы формируем не только современные, но и будущие города. Мы стремимся постепенно устранить из наших городов недостатки и в соответствии с новыми потребностями, а также экономическими возможностями создавать лучшие условия для жизни человека.

При реконструкции городов всегда затрачиваются большие материальные средства, рабочая сила. Это постепенный процесс, связанный с экономическими возможностями общества. Очевидно поэтому, ни в одну из исторических эпох не удалось перестроить систему расселения таким образом, чтобы она была в полном соответствии с ее потребностями.

Наряду с экономическими возможностями многое зависит от способности правильно понять, в каком направлении должны развиваться города и расселение в целом, а также от умения провести выработанные представления в жизнь. Поэтому мы часто задаемся вопросом, какими станут наши города в будущем: будут ли они представлять собой сконцентрированные многомиллионные гиганты или же системы рассредоточенных небольших поселков; будут ли они группироваться вокруг своих центров или же станут параллельными поясами пронизывать ландшафт вдоль действующих коммуникаций; будут ли то скопления небоскребов или коттеджи, окруженные садами; как будет организован транспорт — будет ли он представлен автомобилями на городских улицах и загородных шоссе или же скоростными дорогами, проложенными под землей и в воздухе.

Такие вопросы мы задаем себе не ради праздного теоретизирования, но потому, что правильный ответ на них обуслов-

* За последние 200 лет число таких городов возросло с 0 до 102 (42 — в Азии, 31 — в Европе, 24 — в Америке, 3 — в Африке, 2 — в Австралии. По данным 1960 г.) (Прим. ред.)

ливают целенаправленность всех важных и менее значительных перемен, ежедневно происходящих в наших городах. Те же вопросы задавали себе и наши предшественники, пытаясь дать на них наиболее верный ответ. По существу все развитие теории градостроительства — это поиск ответа, проводимый каждый раз в новых условиях, иным обществом. При этом каждая, даже самая современная, градостроительная концепция имеет свою историю, уходящую часто в далекое прошлое. Понятно, что развитие представлений о наиболее целесообразном и красивом городе связано с общим уровнем культуры общества, развития градостроительства и архитектуры.

Настоящая книга показывает, как много разных ответов дали люди на эти вопросы и как постепенно они приближаются к правильному ответу, который, однако, никогда не прозвучит как окончательный и абсолютно верный. Главное внимание здесь уделено современным градостроительным теориям и их значению для прак-

тики строительства городов. Главы, посвященные истории, не претендуют на изложение собственно истории городов, которая была написана уже не однажды. В этих главах рассматриваются лишь те теории, на основе которых выросли современные градостроительные концепции. Среди множества проблем современного градостроительства основное внимание уделено общей структуре городов и проблеме расселения. Понятно, что не менее обширен и комплекс вопросов, связанных с ландшафтом, сельским расселением, озеленением, промышленными районами, курортными зонами, системами застройки и с микроструктурой жилых районов и кварталов. Однако подробно рассмотреть в книге все эти вопросы не представляется возможным.

В заключении сделана попытка сформулировать концепцию дальнейшего прогрессивного развития расселения и городов и выявить те факторы, которые определяют намечающиеся здесь изменения и окажут на них свое решающее влияние.

РАЗВИТИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ТЕОРИЙ

I. ИСТОКИ ТЕОРИЙ

Города сопровождают человеческое общество на протяжении многих тысячелетий его развития. Археологические раскопки обнаруживают все новые и новые свидетельства существования крупных и благоустроенных городов в различных древних культурах. По их устройству, планировке и зданиям мы судим о том, что с давних времен города формировали сознательно, в соответствии с определенными потребностями. Имеется возможность выявить даже закономерности, которыми руководствовались в прошлом при строительстве городов.

Отсюда можно предполагать, что уже на очень ранних этапах развития городов люди создавали себе представления об их наиболее удобной планировке и очертаниях, о направлении главных коммуникаций, размещении храмов, дворцов и других сооружений. Эти постепенно создавшиеся и проверявшиеся на практике принципы можно по праву считать зародышем градостроительных теорий. Конечно, таких первых представлений в исторических документах сохранилось мало, хотя, очевидно, многие древнейшие источники ждут своего открытия.

Города Месопотамии

Первые письменные свидетельства о принципах застройки городов идут из Древней Месопотамии — старейшего центра городской культуры. В эпосе о мифологическом герое Гильгамеше, относящемся к древнейшим памятникам письменности на земле, в нескольких местах встречаются строки, восхваляющие укрепленные города, основанные богами. В XI песне ассирийской версии этого произведения есть короткое описание древнего Урука:

«Один «сар» города, один «сар» садов,
Один «сар» заливного луга и округу Иштар, —
Три «сара», да еще округу Урука (стены) объемлют»^{1.*}

Этот небольшой фрагмент можно, по-видимому, считать самым первым из известных объяснений принципов застройки города. В нескольких словах здесь показано соотношение застройки и зелени, взаимосвязь города и его окрестностей.

Более общая трактовка принципов древней застройки месопотамских городов содержится в ряде ассиро-вавилонских текстов, касающихся Вавилона — «врат божьих»².

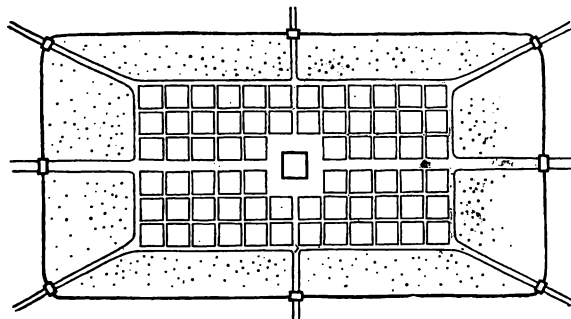
Уже в месопотамских городах мы встречаемся с первыми наметками регулярного плана, зависевшего по всей вероятности от деления земли и расположения каналов. Разумеется, свое влияние оказывали и религиозные верования, и стремление отразить в устройстве города тогдашнее представление о мире, как о ступенчатой башне, на вершине которой находился Вавилон. Сохранилась часть плана древнего крупного города Ниппур с коротким описанием. На этом первом из существующих планов (1500 лет до н. э.) показаны: ситуация главного городского квадратного в плане храма, другие храмы, река Евфрат, каналы, крепостные стены с воротами и рвами, а также сады.

Первые упоминания о городах

В Библии также можно найти упоминания о городах, их строительстве и разрушении; например, приводится правило, в соответствии с

* Здесь и далее сноски приведены в конце каждой главы.

1. Индийский город по описанию в трактате Манасара. Развитая форма города с регулярной прямоугольной сетью улиц



которым город в определенных пределах должен быть окружен сельскохозяйственными землями³. В Библии же, как и в древних месопотамских текстах, мы находим описание ступенчатой башни — зиккурата, бывшего обычно центром архитектурной композиции месопотамских городов*.

Индийские города

Другой интересной областью раннего градостроительства является Древняя Индия. Принципы размещения зданий и городов здесь можно найти не только в эпосах, но и непосредственно в книгах, посвященных теории архитектуры и строительства городов. Наиболее известная из них — трактат Манасара или же Шильпашастра, имеющий различные варианты названий и вызывающий различные соображения о времени своего возникновения и предполагаемом авторе⁴. Приблизительно в 70 главах различных рукописных вариантов этого трактата не только содержится подробное описание застройки сел и городов, но также излагаются принципы поисков территории и процесс выбора для строительства наиболее удобного места.

Китайские города

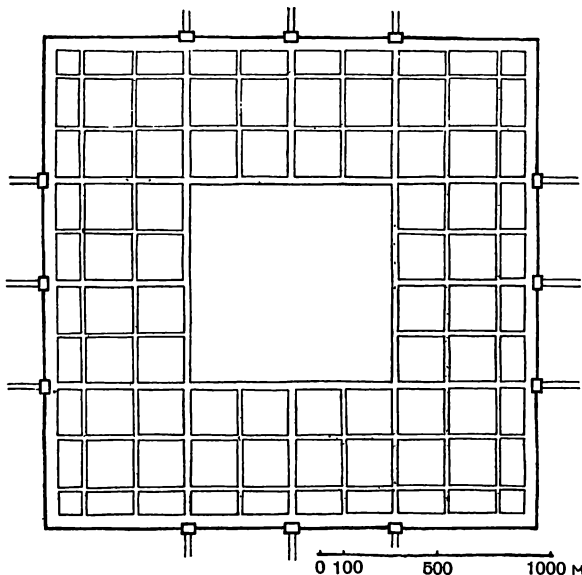
Архитектурные трактаты существовали и в Древнем Китае. Самый старый из них «Као-гун-цзи» является составной частью книги ритуалов династии Чжоу и своими корнями уходит в конец II тысячелетия до н. э. Город, описываемый в этом трактате, имеет квадратный план со сторонами длиной 9 ли⁵, что составляет примерно 5000 м.

К 1103 г. относится архитектурный трактат «Ин-цзао-фаши», написанный Ли Мин-чжуном, который обобщил принятые в его время принципы строительства зданий и городов. В Китае принципы устройства городов тоже зависели от космогонических и религиозных представлений, однако и здесь решающим является многолетний практический опыт и знания.

Все богатство градостроительных теорий древнейших внеевропейских культур далеко не исчерпывается Месопотамией, Индией и Китаем.

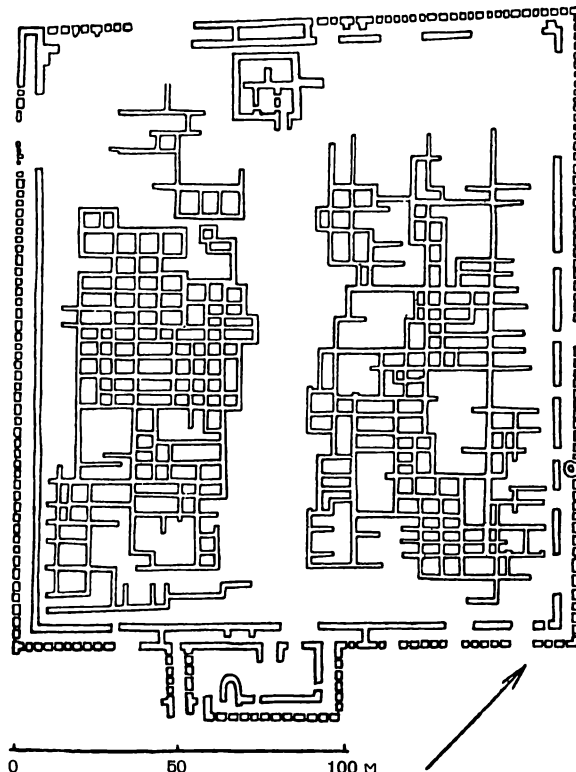
В общей истории градостроительства существенное место должно быть отведено древним городам Средней Азии и Японии, Египта и африканских государств, а также выдающемуся художественному и техническому уровню градостроительства коренных жителей Центральной и Южной Америки.

2. Китайский город. Из трактата Као-Гун-цзи. Абсолютно регулярный план основан на модульной квадратной сетке



* Наиболее известен зиккурат «Этеменанки» (Вавилонская башня), 7 в. до н. э., достигавший в высоту 90 м. На верхнем ярусе зиккуратов размещались святилища. (Прим. ред.)

3. Джамбас-кала. Хорезм; основан в IV в. до н. э. Весь город состоит из двух общинных домов, между которыми проходит улица, ведущая к храму огня. В плане общинных домов можно усматривать один из источников формирования регулярного городского плана



планы. Наиболее характерный пример — арабский Багдад, основанный халифом Мансуром⁶.

Археологические раскопки, проведенные во всех этих частях земли, свидетельствуют о развитом искусстве строительства городов. К сожалению, не сохранились или, будем лучше надеяться, что еще не найдены свидетельства первоначальных теоретических градостроительных представлений создавших его народов. В большинстве известных случаев здесь встречаются или города с неправильной планировкой, или же с разной степенью развития шахматного плана, в котором тоже выделяются главные улицы, пересекающие центр. В некоторых районах мы находим круглые

Платоновский идеал греческого поселения

На европейском континенте теории строительства городов находят свое широкое развитие прежде всего в античной Греции. Разрабатываемые философами вопросы идеального устройства городов-государств были связаны с развитием как первоначальных греческих поселений, так и более поздних многочисленных колоний по всему средиземноморскому побережью.

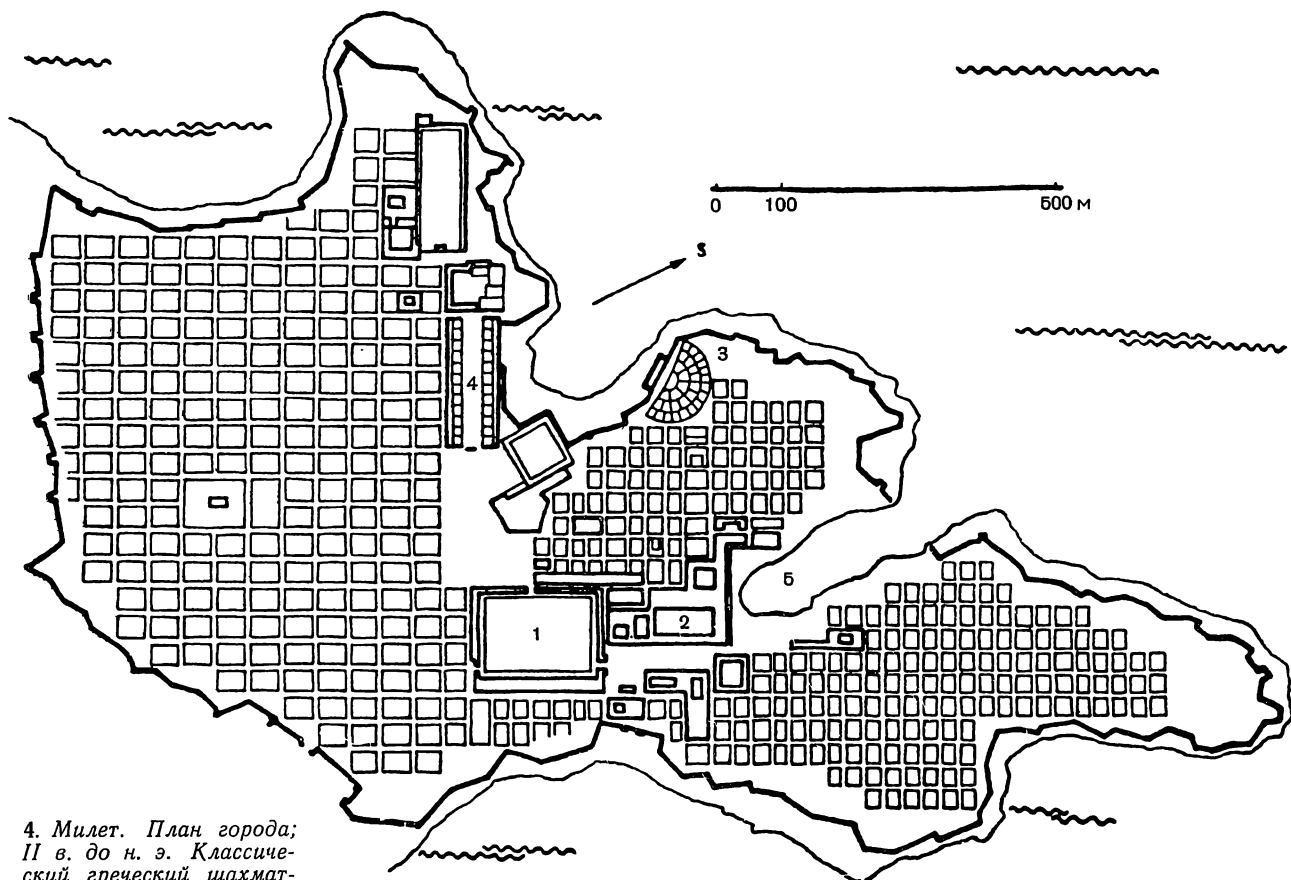
Наиболее известны в этом отношении два основных произведения Платона «Политика» и «Законы». В этих работах Платон решает прежде всего общественные вопросы. Он задумывается над наиболее приемлемыми размерами поселения, над обобществлением определенных функций и над выбором наилучших правителей. Он обращает внимание и на социальный состав жителей.

Греческая утопия

В античной Греции можно найти прообразы более поздних «приключенческих» утопических романов, неизбежной составной частью которых в большинстве случаев бывает морское путешествие и кораблекрушение у неизвестного острова, на котором расположено идеальное государство. О любви греков к такого рода рассказам и о беспочвенности заключенных в них фантазий свидетельствует пародия Лукиана «Правдивая история», в которой он следующим образом описывает идеальный город на острове Блаженных: «Весь город построен из золота, окружающие его стены — из изумруда, каждые из семи ворот сделаны были из цельного коричневого дерева... Вокруг города течет река из прекраснейшей мирры, шириной в сто царских локтей, глубиной в пятьдесят, так что в ней можно легко плавать»⁷.

Город Аристотеля

Взгляды Платона на идеальное поселение критикует Аристотель, который в своей «Политике» тоже рассматривает наиболее целесообразное устройство города-государства, структуру населения по роду



4. Милет. План города; II в. до н. э. Классический греческий шахматный план с расположенной в центре системой площадей и зданий общественного назначения

1 — южная агора; 2 — северная агора; 3 — театр; 4 — стадион; 5 — порт

Шахматный город Гипподама

занятий, наиболее приемлемое число жителей, выбор городской территории и необходимое ее благоустройство. В этой книге он приводит интересную мысль о взаимосвязи формы правления и организации жизни города, говорит об отдельных общественных зданиях и их наиболее рациональном размещении.

У Аристотеля мы впервые находим упоминание об античном градостроителе, известном под именем Гипподама Милетского. Собственно, все наши сведения о нем мы черпаем из сообщения Аристотеля, содержащегося во II книге его «Политики», где он сопоставляет и оценивает разные теории устройства города.

По проекту Гипподама государство заключает в себе 10 тыс. граждан и делится на три класса: «...первый образуют ремесленники, второй — земледельцы, третий, на обязанности которого лежит защита государства, — воины. Территория государства также делится на три части: священную, общественную и частную»⁸.

Гипподам, который, очевидно, занимался вопросами строительства городов, до сих пор считается прежде всего автором шахматного плана (прямоугольной планировки), хотя известно, что о подобных городах знали задолго до Гипподама в других странах и в самой Греции. Зародыши такого города можно искать скорее в Азии. Геродот еще в V в. до н. э. описывает пышный регулярный Вавилон. В греческих городах шахматный план использовался еще до Гипподама при восстановлении малоазиатского Милета, уничтоженного в V в. до н. э. персами. Однако возможно, что именно во времена Гипподама шахматный план был усовершенствован и что именно Гипподам содействовал его распространению во всей Греции. Грекам для их городов и колоний нужны были простые, четкие и быстро реализуемые планировки.

Поэтому они выбрали шахматную схему, которая позже стала характерным признаком городов, основанных Александром Великим в захваченных им странах.

Греческие врачи

В античной Греции принципами строительства городов занимались также врачи, в трудах которых мы находим отражение некоторых градостроительных принципов того времени. «Отец медицины» Гиппократ в своих сочинениях рассматривал, в частности, влияние природных условий на города, их ориентацию и организацию ландшафта. Он констатировал, что города, «которые ориентированы на восток, естественно более здоровы, чем те, которые обращены к северу и ветрам теплым...»⁹.

Именно в Греции шахматный план начинает свой путь в историю градостроительства. Прямоугольный план является основой римских лагерей и вновь закладываемых средневековых городов*, он появляется в идеальных проектах теоретиков Ренессанса и представляет почти единственную планировочную концепцию эпохи классицизма. В своем деформированном виде она служит для наметок новых кварталов промышленных городов XIX в. и вновь возвращается в самые современные градостроительные проекты. О преимуществах и недостатках шахматной схемы, так же как о положительных и отрицательных сторонах регулярных городских планов, спорят до сих пор. По-видимому, эти вопросы были актуальными еще в Древней Греции. С критикой регулярного города выступает в своей комедии «Птицы» Аристофан. Один из героев этой комедии — землемер Метон хочет «отмерить каждому полоску воздуха». Свою работу он описывает так:

«Здесь линейку я
Изогнутую приложу и циркулем
Отмерю расстояние...
Затем прямую, тоже по линеечке,
Я проведу, чтоб круг квадратом сделался.
Здесь, в центре, будет рынок. К рынку улицы
Пойдут прямые. Так лучи расходятся,
Сверкая, от звезды. Звезда округлая,
Лучи прямые»¹⁰.

Разумеется этот отрывок интересен не только ироническим отношением к схематизму городских планов. Обращает на себя внимание и тот факт, что Аристофан описывает город с радиальной сетью улиц, сходящихся на центральной площади. По существу здесь идет речь о плане, который превосходит теоретические взгляды более позднего времени.

Вообще в древней истории были превосхищены многие более поздние архитектурные и градостроительные идеи. То же самое относится и к фантастическим проектам того времени. Наиболее известен предложенный Александру Македонскому проект Динократа вытесать из горы Athos изваяние великана. По замыслу автора, великан должен был держать на своей левой руке город со 100 тыс. жителей. Небезынтересно отметить, что одним из мотивов, по которым проект этот был отклонен, явилось отсутствие около этого города сельскохозяйственных территорий, совершенно необходимых в то время для обеспечения жителей питанием.

Античная Греция была страной развитой городской культуры, и ее колонии располагались по всему побережью Средиземного и Черного морей. Классические планы ее городов — с районами акрополей и торговыми агорами, со стадионами и амфитеатрами — до сегодняшнего дня свидетельствуют о высоком уровне архитектуры того времени. Отсюда понятно, почему уже тогда развивались градостроительные тео-

* Прямоугольная планировка преобладала во многих других небольших городах (Тимгад, Лютетия — будущий Париж и др.). В плане римского военного лагеря всегда доминировали две главные взаимоперпендикулярные улицы — кардо (она шла на юг) и декуманус (с востока на запад). (Прим. ред.)

рии, представленные, в частности, концепцией шахматного плана, связанного с именем Гипподама.

Трактат Витрувия

Самым значительным представителем античных теоретиков архитектуры и градостроительства стал, однако, не грек Гипподам, а римский архитектор эпохи Августа (I век до н. э.) Витрувий, который оставил после себя десять книг об архитектуре — *De architectura libri decem*¹¹. Его работа представляет собой своего рода архитектурную энциклопедию, содержащую сведения от практических рекомендаций по строительству до изготовления военных машин, от астрономии до теории архитектуры и градостроительства. Книги Витрувия предвосхитили значительно более поздние трактаты эпохи Возрождения*. Они, вероятно, являются первой попыткой систематического изложения принципов градостроительства. Трактат Витрувия издавался и комментировался много раз и до сих пор остается предметом исследования. Индийский ученый П. К. Ачарья ищет даже связь между трактатом Витрувия и Манасарой, обосновывая ее рядом аналогий в структуре работ и предположениями об общих источниках**.

Ни одна теоретическая работа в области архитектуры и градостроительства не имела столь продолжительное время такого значения, как книга Витрувия. Объясняется это, очевидно, тем, что в ней были обобщены обширные сведения своего времени, и тем, что она стала единственным сохранившимся письменным источником информации об античной греческой и римской архитектуре.

Европейский средне- вековый город

По имеющимся сведениям, вплоть до начала эпохи Возрождения, т. е. приблизительно в течение полутора тысячелетий, в Европе не было создано ни одной новой теоретической работы такого плана. Можно понять, почему этого не произошло в период распада римской империи, когда опустели и превратились в незаметные селения вчера еще многочисленные города. Но это труднее объяснить для средних веков, когда начинается новый расцвет городов и когда на европейском континенте закладываются основы той системы расселения, которая сохранилась до наших дней. Однако нельзя считать, что у средневекового города не было собственных теоретических принципов.

В период нового подъема городской культуры ряд городов развивается на нерегулярных планах бывших торговых колоний и на территориях около замков***. В планах некоторых старых исторических центров Европы мы еще и сегодня можем различить характерные признаки планировки римских военных лагерей с двумя главными взаимно перпендикулярными улицами: кардо и декуманус.

Другие города строятся заново — или на ранее незаселенных территориях, или на месте совершенно разрушенных поселений, ставших в отдельных случаях предместьями новых городов. В таких городах отчетливо видны принципы их регулярного пространственного решения,

* Здесь, вероятно, точнее можно отметить, что трактат Витрувия оказал особенно значительное влияние на труды теоретиков итальянского Ренессанса, хотя многие из них (например, Альберти) по целому ряду вопросов сознательно противопоставляли античному теоретику новые взгляды своей эпохи. (*Прим. ред.*)

** Существуют различные мнения о самостоятельности витрувианской архитектурной концепции. Витрувий сам пишет, что он из сочинений своих предшественников «извлек и собрал воедино все, что нашел полезным для своего труда». Это дало возможность некоторым исследователям считать его трактат компилятивным. Однако четкая структура труда Витрувия, глубоко продуманное расположение материала и целостная концепция, которая отчетливо прослеживается в его книгах, позволяют считать, что Витрувий был действительно выдающимся ученым своего времени, давшим огромный импульс многим последователям. (*Прим. ред.*)

*** Многие из средневековых городов возникают на месте старых деревень, а для них характерна более или менее живописная планировка с рыночной площадью, образовавшейся в результате расширения главной улицы (длинный рынок) или возникшей на месте развилки основных дорог. (*Прим. ред.*)



5. Новый Быдзов (Чехословакия). Королевский город, основанный в период до 1305 г. Классический образец развития средневекового плана

разновидности круговых и прямоугольных планов, основой которых в большинстве случаев стал шахматный порядок уличной сети.

Многие города строились, очевидно, по аналогии с более ранними образцами. Об этом, в частности, свидетельствует часть уставной грамоты Пршемысла II для города Часлав, где говорится: «Стены городские как в высоту, так и в ширину должны быть, как стены колинские*, с башнями округленными и так, что три башни должны стоять над воротами, дающими въезд и выход горожанам, а также со стороны воды, чтобы построились маленькие ворота»¹².

Отсутствие источников о средневековых теориях не умаляет большого значения, которое имело тогдашнее строительство городов.

Так, в Чехословакии именно в периоды раннего и позднего феодализма была в основном создана существующая и сегодня сеть городов и их планы. Исторические центры городов ЧССР относятся к наиболее значительным национальным историческим и художественным памятникам и служат свидетельством высокого уровня культуры, достигнутого чехословацким народом в прошлом.

Хочется надеяться на то, что еще отыщутся такие документы, которые помогут нам лучше понять взгляды людей того времени на устройство городов, исходившие, очевидно, прежде всего из функции и общественного значения отдельных зданий и ансамблей.

* Колин — город, основанный ранее Чеслава. (Прим. ред.)



6. Прага. Большой средневековый город, возникший путем постепенного роста, а потом и объединения отдельных населенных пунктов, среди которых Нове Место пражске, основанное в 1348 г., относится к наиболее ярким примерам средневековых градостроительных концепций

1. Эпос о Гильгамеше («О все видавшем»). М.—Л., 1961, стр. 203. Комментарий к таблице XI. Эпос восходит к III тысячелетию — VII в. до н. э. По результатам раскопок можно сделать вывод о том, что крепостная стена Урука была толщиной 5 м, длиной почти 9,5 км и располагала 900—950 полукруглыми башнями. Площадь города составляла приблизительно 5 км².

2. Первоначальные средневековые описания Вавилона были собраны и обобщены в работе: E. Unger. Babylon. Die heilige Stadt, Berlin, 1931.

3. Biblí svatá. Podle posledního vydání kralického. 1613, Praha, 1957, 170.

4. Prasanna Kumar Acharya, Indian Architecture According to Manasara — Silpasastra. London, 1928.

5. Чжу Чан-чжун. Характерные черты китайской архитектуры. «Архитектура СССР», 1955, № 8, стр. 41—45. Один ли сегодня равен 576 м. Он был, очевидно, основным модулем при разметке планов городов. В японских городах, испытавших влияние Китая, таким модулем был квадрат со стороной равной 40 йо, т. е. 121 м. Обращает на себя внимание сходство описаний города в китайском трактате и в библии. В обо-

их случаях город квадратный и имеет по трое ворот с каждой стороны.

6. Else Reitemeyer. Die Städtegründungen der Araber im Islam nach arabischen Historikern und Geographen. München, 1912.

7. Луккиан. Правдивая история. Избранное. Гос. изд.-во худ. лит. М., 1962, стр. 308.

8. Аристотель. Политика. Труды Санкт-Петербургского философского общества. Вып. VII. СПб., 1911, стр. 65—66.

9. Гиппократ. О воздухах, водах и местностях. Избранные книги, М., 1936, стр. 282.

10. Аристофан. Птицы. Комедии в двух томах. Том II. М., 1954, стр. 61.

11. Витрувий. Десять книг об архитектуре. М., 1936, стр. 134.

12. A. Sedláček. Děje města v Čáslavě. Praha, 1874, 27. Функциональную структуру и композицию средневекового города рассматривает V. Mencl. Středověká města na Slovensku. Bratislava, 1938. Той же теме посвящена и часть книги J. Hruza. Česká města. Praha, 1960, где также приводится основная литература.

II. ИДЕАЛЬНЫЙ ГОРОД

Новые общественные условия эпохи Возрождения вызвали и новые концепции в архитектуре и градостроительстве. В этот период вспыхивает большой интерес к античной архитектуре и искусству, что непосредственно отражается и в архитектурной практике, и в теоретических работах.

Большое число архитектурных трактатов, появившихся сначала в Италии, а позднее во Франции, Германии, Испании и других странах, свидетельствует о стремлении восполнить долгий период молчания. Каждый более или менее крупный архитектор считает своим долгом не только разработать проект идеального города, но и изложить свои взгляды в литературном произведении.

Социальные перемены, необходимость обороны от огнестрельного оружия приводят к поискам новых форм города, что отражается в его планировке, очертаниях, силуэте и застройке. Архитекторы должны были реагировать на потребности нового общества, возникшие прежде всего в Италии, которая в то время имела наиболее высокий уровень развития экономики и культуры.

На пороге нового подъема архитектурной и градостроительной теории стоят Леон Баттиста Альберти и Антонио Аверлино, по прозвищу Филарете. Альберти — один из наиболее талантливых и образованных архитекторов своего времени — известен как автор серьезной теоретической работы об искусстве зодчества.

Филарете, которого биограф итальянских художников Вазари называет «смешным и сумасбродным», в архитектуре не столь известен и удачлив. Ему принадлежит книга о строительстве вымышленного города, причем действительные факты здесь тесно переплетаются с фантазией¹.

Леон Баттиста Альберти приблизительно с 1450 г. и вплоть до своей смерти (1472 г.) работал над десятью книгами о зодчестве — Libri de Re aedificatoria decem², изданными на латинском языке. Впервые трактат был выпущен во Флоренции в 1485 г. С тех пор он неоднократно издавался на различных языках и стал наряду с работой Витрувия, влияние

которой он, безусловно, испытал, одной из классических книг по теории архитектуры.

Альберти рассматривает соответствие климата и природных условий, выбор места для строительства, затем следуют рекомендации по укреплению города и принципы строительства дорог, мостов, каналов и гаваней.

Трактат Альберти полон идей. Это своего рода исповедь благородного и образованного человека. Что же касается городов, то четких принципов устройства нового города Альберти не приводит.

Наиболее интересные, не потерявшие актуальности до наших дней, мысли касаются вопросов благоустройства городов. Альберти говорит о функциональном членении города и об отделении вредного в гигиеническом отношении производства от жилья.

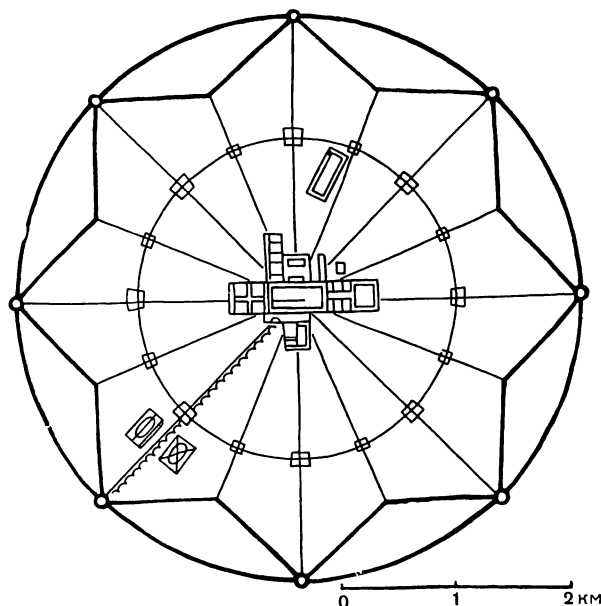
Трактат Филарете существенно отличается от произведения Альберти. Это не стройное изложение закономерностей строительства и архитектуры, а страстная просьба к миланскому герцогу Франческо Сфорца доверить Филарете постройку нового города Сфорцинды. Здесь собраны воедино описания выдуманных приключений, открытий и фантастических зданий, но наряду с

тем присутствует также живое изложение принципов новой архитектуры Ренессанса, базирующейся на античных и византийских образцах.

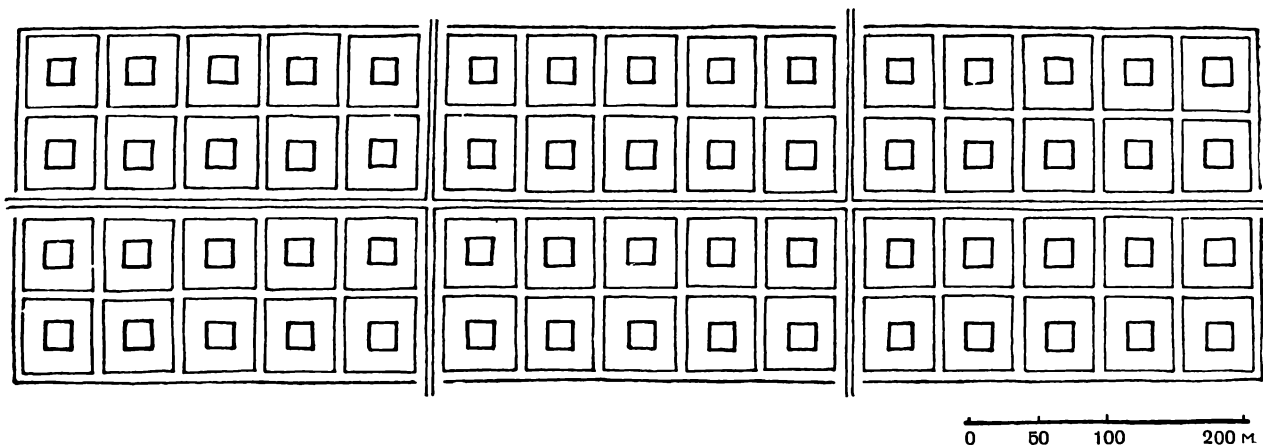
Трактат составляет 21 книгу и дополнен тремя книгами об искусстве рисования, а 25-я книга посвящена прославлению деяний Козимо, Пьеро, Медичи, расположенные которых Филарете после смерти Франческо Сфорца хотел приобрести для осуществления своих строительных замыслов. После 1460 г. итальянский текст трактата лишь переписывали, а в 1498 г. большой поклонник архитектуры Ренессанса Матвей Корвин способствует его переводу на латинский язык³. Публикации трактат, однако, ожидал вплоть до конца XIX в. Он был выпущен в Вене на итальянском языке с частичным переводом на немецкий.

Урбанистический роман Филарете

7. Филарете. Сфорцинда; вторая половина XV в. Первый звездобразный центрический город эпохи Возрождения



8. Филарете. Район ремесленников. Первое воплощение принципов линейного города с жилыми домами на отдельных участках и системой каналов



Звездообразный город

В трактате Филарете мы впервые встречаемся с типичным звездообразным центрическим городом, план которого нарисован самим автором. В различных вариантах этот план повторится во всех последующих архитектурных трактатах эпохи Возрождения⁴.

Филарете стоит у истоков теории города Ренессанса. Его фантазии обязан ряд более поздних смелых архитектурных идей, а что касается градостроительных концепций, то своим проектом он полностью затмил трактат Альберти.

Другие итальянские теоретики

Большое число других теоретиков неустанно развивают концепцию идеального города эпохи Возрождения, чертят десятки идеальных планов, но практически ни одного не строят. В их трактатах в большей степени, чем у Альберти и Филарете преобладают описания сложных укреплений и оборонительных работ, производства военных машин и способа ведения боя в обороне и наступлении. Они превосходят своих предшественников также сложностью очертаний городов, начиная с четырехгранников и кончая звездами с 12, 16 лучами и более.

В ряде случаев проекты идеальных городов служат составной частью книг по военному делу и фортификации, и их авторы ограничиваются лишь описанием оборонных систем, полностью пренебрегая внутренней структурой города.

Леонардо как урбанист

Особое место среди теоретиков идеальных городов эпохи Возрождения занимает Леонардо да Винчи. Сохранились его чертежи, показывающие перестройку Флоренции по принципам идеального города, наброски регулирования реки Арно и систем оросительных каналов. Он чертит сборные дома из дерева и «виды» с птичьего полета на целые провинции, разрабатывает планировку территории в границах между городами Флоренция, Прато, Пистойя, Лукка и Пиза и создает, собственно, первый в истории генеральный план целой области. В его дневниках и на полях его чертежей много пометок, касающихся вопросов градостроительства. Известен его чертеж разреза улицы, на котором впервые в истории коммуникации изображены в двух уровнях, причем разделение движения не только касается пешеходов и средств транспорта, но связано также и с различным общественным положением людей.

Авторитет Витрувия

Целая энциклопедия теории архитектуры и градостроительства содержится в большой книге *L'idea della architettura universale*, изданной в 1615 г. Ее автор Винченцо Скамоцци уделил в ней большое внимание закладке городов, их наиболее удобному размещению и внутреннему делению⁵.

Однако на весь этот период основным авторитетом остается Витрувий. Его «Десять книг об архитектуре» неоднократно переиздаются, а ряд новых трактатов лишь комментирует и истолковывает его взгляды.

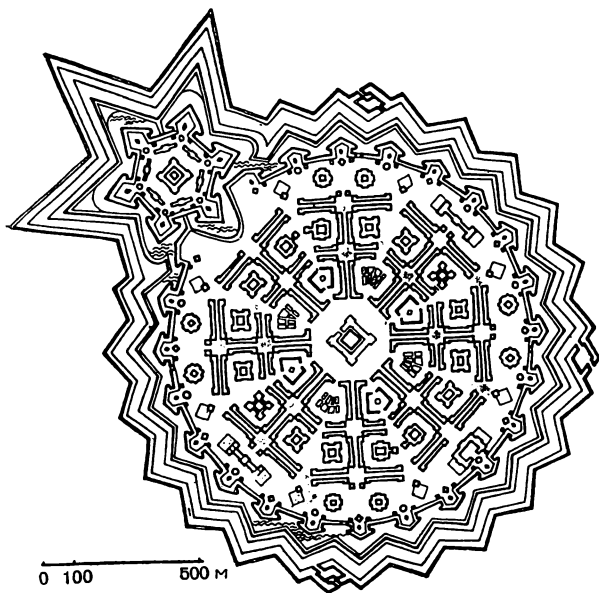
Вернемся, однако, к началу XVII в., когда архитектурные трактаты эпохи Возрождения начинают издавать и в других странах, прежде всего во Франции и Германии.

Жак Перре

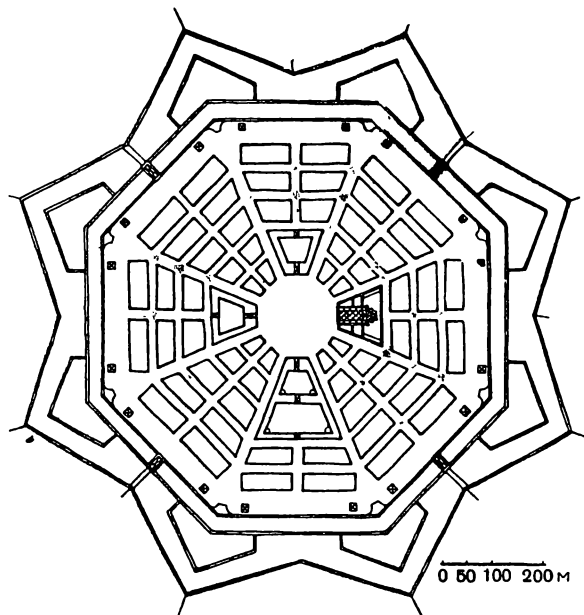
Самым известным и по времени первым представителем французской теории города того периода является Жак Перре де Шамбери. Его книга с великолепными иллюстрациями отличается от всех предыдущих трактатов наличием в ней целого комплекса детально разработанных проектов замков, городов и зданий с короткими описаниями.

В ней графически изображена вся система городов разной величины, завершенная городами в форме звезд, имеющих по шестнадцать и даже по двадцать три луча⁶.

Системы застройки Перре во многом напоминают современные планировочные решения жилых районов и кварталов, вплоть до того, что дома в них состоят из отдельных повторяющихся секций.



9. Жак Франсуа Перре. *Идеальный город; 1601 г. Сложный орнамент предвещает появление барочной композиции с отчетливым использованием симметрии. В центре города — высокое здание*



10. Даниель Спекле. *Идеальный город; 1608 г. Последовательное использование радиальной планировочной системы*

Из других французских проектов идеальных городов интересен проект круглого города Дю Серсо, располагаемого на мосту. В значительной степени на создание этого проекта его автор был вдохновлен новым парижским мостом Пон Неф, вызывавшим всеобщее восхищение. В практике строительства новых укрепленных городов во Франции принципы центрических городов Ренессанса и их оборонительных систем использовал военный инженер, а позже маршал Себастьян ле Претр де Вобан*. Но в его многочисленных сочинениях мы находим лишь очень подробные описания фортификационных работ и организации работы саперных войск. И на иллюстрациях его книг видны лишь укрепления, в то время как внутренняя планировка городов отсутствует.

Немецкие теоретики

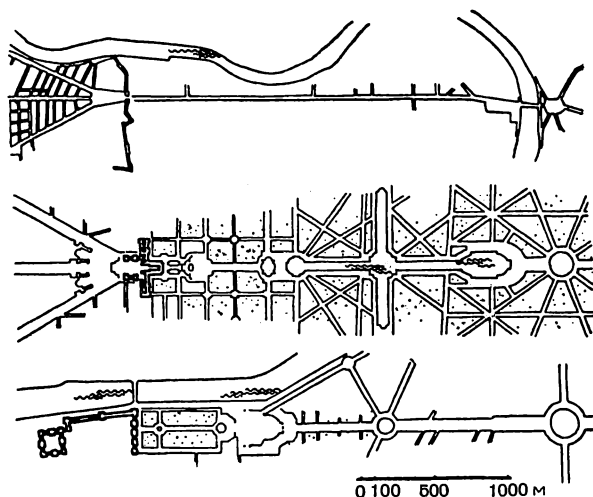
Ряд теоретических сочинений по градостроительству появляется в это время и в Германии. Но во многих из них лишь повторяются принципы, известные из более ранних трактатов. Собственно городом больше всего занимается Даниель Спекле. В 1608 г. он издает подробную книгу об укреплениях⁷. В его работе видно отчетливое влияние готики. Так, в качестве феодальных резиденций он рисует романтические замки на скалистых холмах, в то время как Перре показывает в своей книге планы замков с большими дворами и садами в соответствии с духом эпохи Возрождения.

Идеальный город Дюрера

Известный художник Альбрехт Дюрер в своей книге об укреплениях⁸ рисует идеальный город, квадратный в плане, напоминающий скорее концепции готики, чем Ренессанса. В центре его города — площадь с королевским дворцом, располагающим собственными укреплениями. Рядом с ним параллельными рядами идут дома горожан: от самых богатых вокруг замка до бедных у крепостных стен.

* Себастьян ле Претр де Вобан (1633—1707 гг.) — виднейший теоретик и практик бастионной фортификации. Ф. Энгельс писал о Вобане, что в его работах «сочинение деталей, пропорции линий, профили и применение теории к постоянно меняющимся гребованиям местности так искусны, что они кажутся совершенством по сравнению с работами его предшественников, и поэтому можно сказать, что научная и систематизированная фортификация берет свое начало от него» (Ф. Энгельс. Избр. военные произведения, т. 1, 1941, стр. 301). (Прим. ред.).

11. Сопоставление композиционных осей Рима, Версаля и Парижа, ставших основой градостроительных композиций барокко и классицизма



Идею дюреровского города использовал известный немецкий зодчий Генрих Шикгардт*, построивший для эмигрантов-протестантов в 1632 г. город Фройденштадт. Он использовал квадратный план Дюрера, несмотря на то что был знаком со звездообразными планами итальянцев и Спекле, которые в то время, наверняка, пользовались популярностью.

Отзвук теории идеального города эпохи

Возрождения дошел до многих стран, и можно утверждать, что в других странах новая идея осуществлялась шире, чем в самой Италии. Она нашла отражение во вновь основанных городских крепостях и в укреплениях большинства существующих городов. Поэтому строительство города Нове Замки в Словакии, в соответствии с концепцией звездообразного «идеального города» в 1580—1588 гг. Оттавиом Балдигарой, относится лишь к немногочисленным свидетельствам раннего применения новых градостроительных идей.

Основной вклад в теорию градостроительства теоретиков эпохи Возрождения — это концепция радиального города с отчетливо выделенным центром. Другие идеи теоретиков Ренессанса, выраженные, например, в линейном городе Филарете или в городах-спутниках Леонардо, не нашли себе применения в свое время, были забыты и возрождены лишь спустя 300 лет, уже на пороге нашего века.

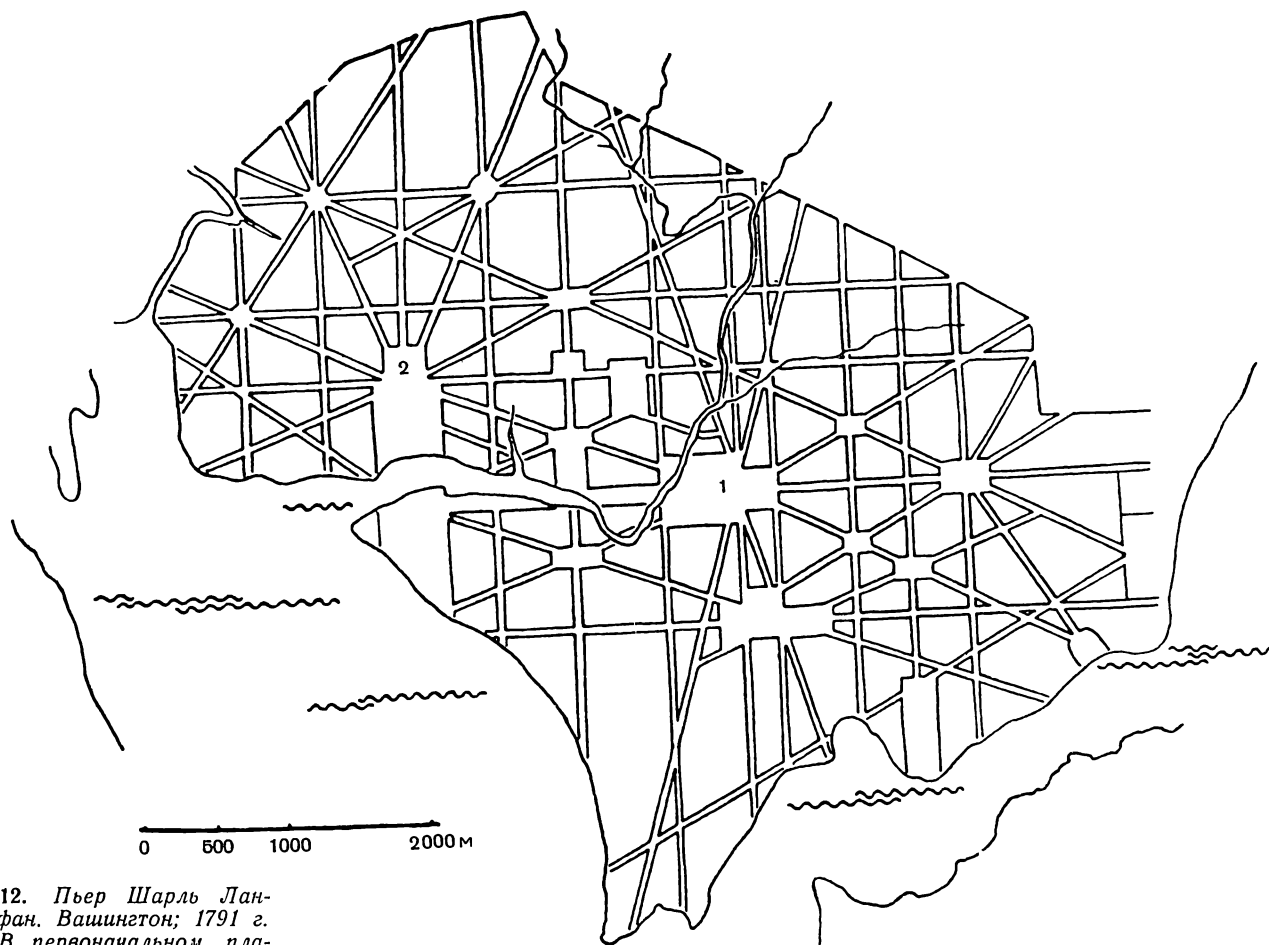
Урбанизм испанских колоний

Интересно также воздействие теории идеального города на указы, которые издавали испанские короли с начала XVI в. для городов, закладываемых в американских колониях. Первые указы касались прежде всего выбора места для новых поселений с учетом гигиенических условий территории и т. п. Позднее появляются указы, где в самых общих словах рекомендуется строить города прямоугольного плана.

В 1573 г. в Эскориале Филипп II издает общие инструкции, в которых обобщены и объяснены все ранее изданные частные указания. Весь текст обнаруживает очевидную связь с Витрувием и более поздними теоретиками идеального города, что чувствуется как в содержании, так и в построении книги⁹.

С укреплением абсолютизма и обновлением власти церкви Ренессанс переходит в барокко, а строительная деятельность все более переносится в крупные столичные города. Однако при их реконструкции продолжают использовать теоретические концепции, свойственные идеальному городу эпохи Возрождения. В отличие от абстрактных схем прошлого теперь учитывается существующий город с конкретным рельефом, природными и другими специфическими условиями. В качестве нового элемента в городе или в его окрестностях появляется парк; основой плана становится система прямых и широких улиц, соединяющих важные точки города. Вместо одного центра появляются полицентрические планы с несколькими взаимосвязанными узлами площадей и

* Генрих Шикгардт (1558—1634 гг.) — один из наиболее продуктивных немецких зодчих своего времени. Им построено 12 дворцов, 17 церквей, большое количество монастырей, школ и других зданий. Наиболее известным его сооружением является «Новый дом» в Штутгарте. (Прим. ред.)



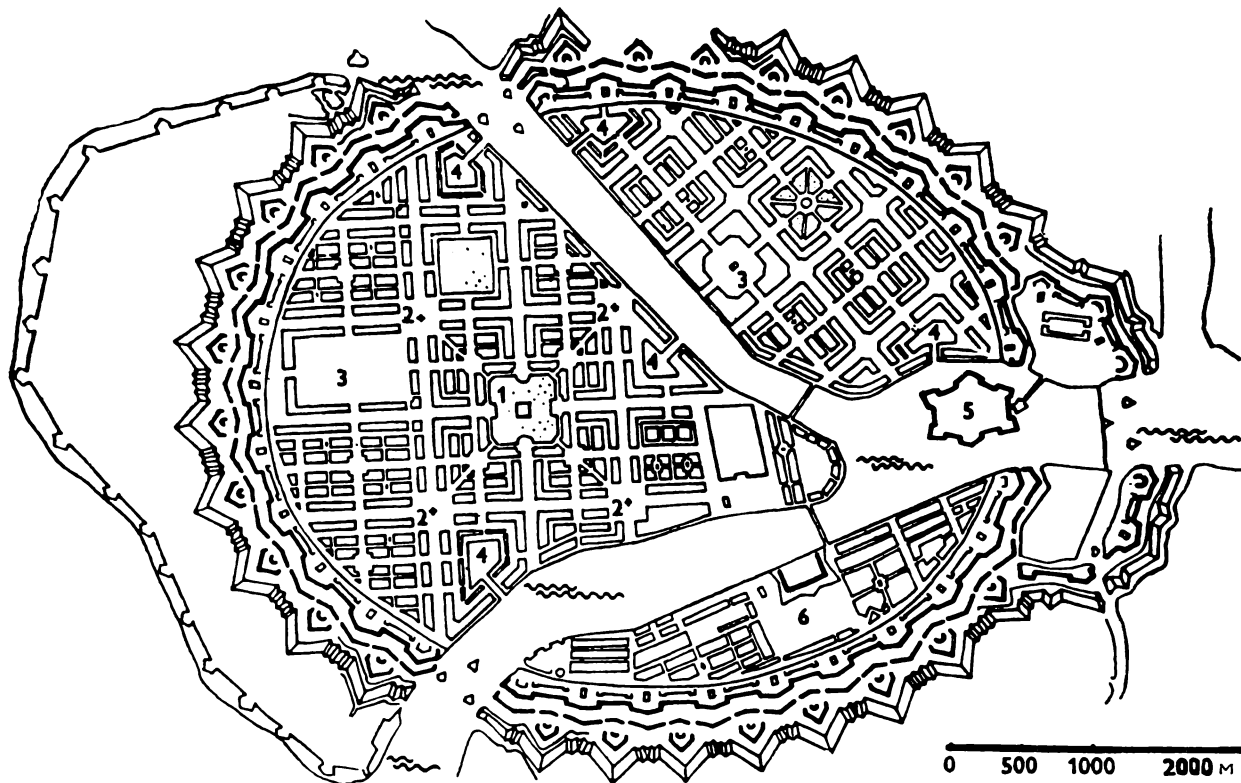
12. Пьер Шарль Ланфан. Вашингтон; 1791 г. В первоначальном плане особенно отчетливо выражен основной композиционный замысел

1 — Капитолий; 2 — Дворец президента

важных зданий, с монументальными осями и композиционными архитектурными точками в интервалах между площадями.

В Италии конца XVI в. жизнь сосредоточивается в богатейшем Риме — резиденции пап. Папа Сикст V, избранный в 1585 г., приступает к грандиозной реконструкции, которая должна была воплотить в себе растущую власть католической церкви и ее главы. Фреска в ватиканской библиотеке в общих чертах показывает план города с новой системой улиц, соединяющих семь главных римских храмов, трезубец улиц, выходящих на Пьяцца-дель-Пополо и прекрасную микеланджеловскую композицию площади на Капитолии. Появляется основа, на которой развивается новая архитектура — архитектура барокко.

Вскоре после этого, уже в XVII в., центр европейского архитектурного творчества перемещается в бурбонский Париж с более чем полумиллионным населением, столицу наиболее богатого и крупнейшего западноевропейского государства. Здесь постепенно вырабатывается трактовка архитектуры классицизма, связанная с античным наследием, приобретшим известность также благодаря Ренессансу. Идеалом остается регулярный город с прямыми улицами, описанный в Энциклопедии Дидро и Даламбера: главные улицы по возможности должны быть перпендикулярны одна другой, группы домов должны быть прямоугольными¹⁰. Ту же мысль высказывает и Декарт, полагающий, что «работа, составленная из многих частей и сделанная руками многих мастеров, не имеет такого совершенства, как работа, над которой трудился один человек. Так, мы видим, что здания, созданные одним архитектором,



13. Александр Леблон. Петербург; 1717 г. Последовательное использование принципов идеального города эпохи Возрождения

1 — дворец Петра I; 2 — соборы; 3 — торговая площадь; 4 — пристани со складами; 5 — Петропавловская крепость; 6 — Адмиралтейство

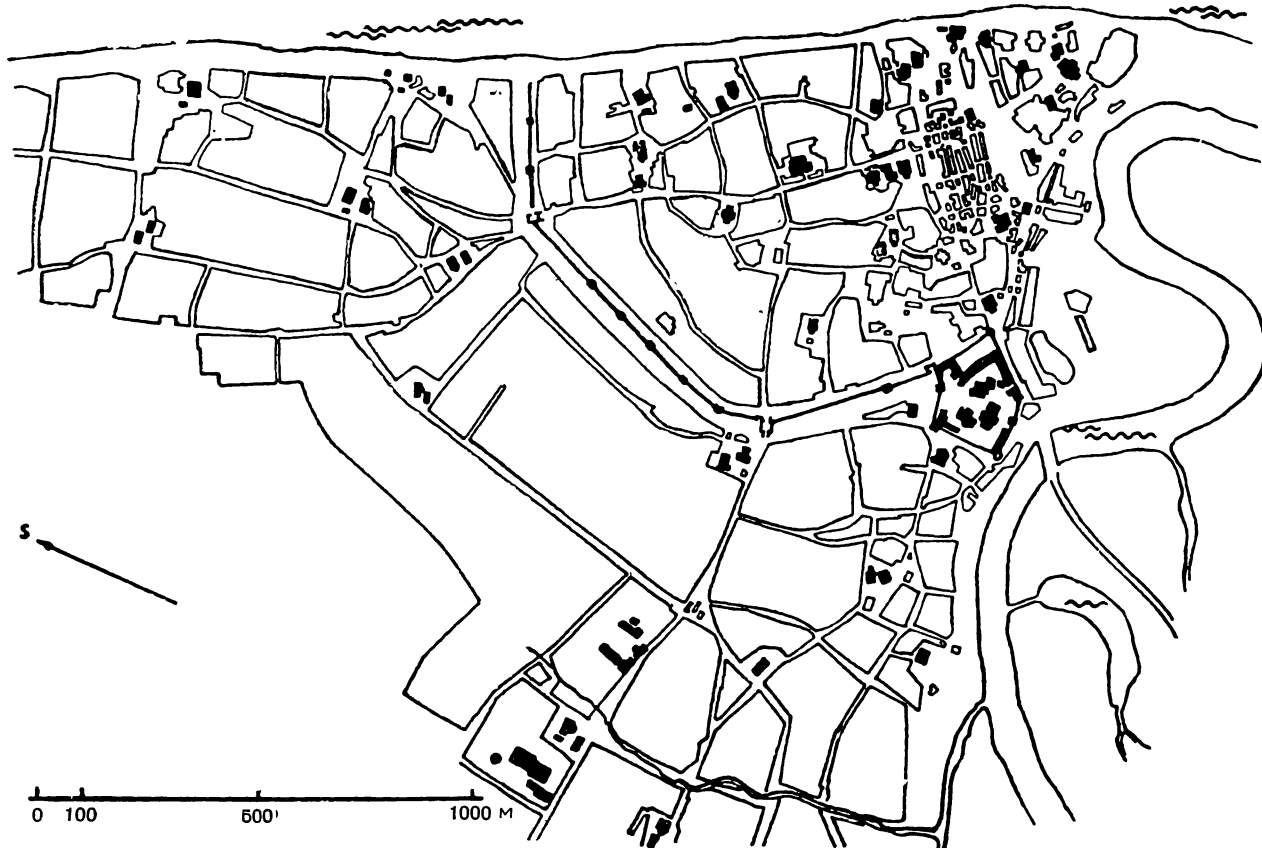
Город классицизма

как правило, красивее и лучше устроены, чем те, в переделке которых принимали участие многие, пользуясь старыми стенами, построенными для других целей. Точно так же старинные города, разрастаясь с течением времени из небольших посадов и становясь большими городами, обычно плохо распланированы по сравнению с городами-крепостями, построенными на равнине по замыслу одного инженера»¹¹.

Отчетливее других теоретиков того времени понятие города определяет в 3-й книге своего произведения об архитектуре А. Давиле. Авторитетом для него служит только Витрувий, вслед за которым он утверждает, что «город с точки зрения гражданской архитектуры — есть комплекс кварталов, расположенных по законам симметрии и красоты, а также улиц и общественных площадей, с регулярной красивой и здоровой застройкой и со склонами, необходимыми для стока вод»¹².

Однако французская урбанистическая школа не только повторяла центрические схемы эпохи Возрождения. Она выработала свои, более сложные и пышные композиции взаимосвязанных пространств и площадей, выявила значимость вытянутых лучей городских улиц с выразительными архитектурными центрами и развила композиционный принцип трезубца, который наиболее отчетливо (и впервые после Пьяцца-дель-Пополо) использовала в грандиозном решении Версаля, оказавшего влияние на дальнейшее развитие градостроительства и паркового искусства..

Те же принципы симметрии, системы прямых широких улиц, пересекающихся под прямыми углами, повлияли на разработку планов большинства вновь заложенных городов Соединенных Штатов Америки. Однако здесь эти принципы в большинстве случаев нашли воплощение в механической сетке прямоугольных жилых кварталов. Но кроме них на американском континенте мы встречаемся и с несколько усложненными планами, прообразом которых является ныне уже классическая



14. Ярославль. Городская планировка с неправильной сетью улиц до реконструкции периода классицизма

Русское градостроительство

концепция г. Вашингтона, разработанная французским майором Пьером Шарлем Ланфаном в 1791 г.*

Наиболее широко принципы регулярного города классицизма были использованы при перестройке городов и строительстве новых городов-крепостей в России. Здесь мы встречаемся с довольно богатым перечнем различных планировочных приемов, с центрическими и шахматными городами, со сложными системами нескольких центров и характерными для эпохи Возрождения крепостями в форме звезд.

К описываемому времени русское градостроительство накопило свои собственные традиции и неслучайно еще в раннефеодальный период иностранные путешественники называли Россию страной городов. В частности, деревянные постройки уже давно достигли в России высокого технического уровня. На рынке можно было купить деревянный дом, который на месте оставалось лишь собрать. Сохранилось даже сообщение о том, что при Иване IV, в 1551 г., таким образом была подготовлена постройка всего города Свияжска, который по частям был сплавлен по Волге и на месте собран под руководством Ивана Григорьевича Выродкова¹³.

К началу XVII в. относится проект малоизвестного русского военного трактата, который в 1607—1621 гг. на основе различных источников написал Онисим Михайлов. Рукопись была найдена в 1775 г. в Оружейной палате Московского Кремля и двумя годами позже издана в Петербурге. Тридцать шестая и тридцать седьмая главы трактата касаются строительства крепостей, причем автор отмечает, что «прежде всех объявляет тот великий и много искусный Витрувий, который всем градоделцам и палатным мастерам отец был и корень, что имеет много разсуждением к долговечному и красовитому строению»¹⁴.

* План Ланфана полностью не сохранился и известен лишь в виде набросков и отдельных текстовых материалов. (Прим. ред.)



15. Ярославль. Проект реконструкции города в духе классицизма; 1778 г. Новая пространственная концепция использована таким образом, чтобы в нее могли быть вkomпонованы ансамбли древних соборов

Руководство строительством русских городов

Трактат свидетельствует о знакомстве русских с сочинениями Витрувия и является здесь наиболее старым документом этого рода. В конце XVII в. на русский язык стали переводить части трактатов А. Палладио и других теоретиков эпохи Возрождения.

Однако практическое использование новых градостроительных принципов в России развернулось лишь при Петре I, который, очевидно, во время своих путешествий познакомился как с книгами западноевропейских теоретиков, так и с конкретными постройками. Начало нового этапа ознаменовал план новой столицы — Петербурга, основанного в 1703 г.

«Канцелярия от строений», созданная вначале для руководства строительством Петербурга, а затем и Москвы, пережив ряд реорганизаций, постепенно распространила свои полномочия на остальные русские города. Основы ее деятельности были положены в 1768 г. подписанным Екатериной указом «О сделании всем городам, их строению и улицам специальных планов по каждой губернии особом». Тем самым была начата деятельность, которая в истории строительства городов не имеет своей аналогии. В течение нескольких лет была подготовлена целая армия архитекторов и землемеров, которые под руководством «Канцелярии» на протяжении нескольких десятилетий разработали планы реконструкции более пятисот русских городов, причем некоторые планы разрабатывались в нескольких вариантах. В истории проектирования городов это была самая большая градостроительная мастерская, и ее работа, наверняка, была известна и за границей. В обширных материалах этих планов, изданных в начале XIX в., можно обнаружить все типичные черты градостроительства классицизма, обогащенные многочисленными новыми элементами, связанными, например, с сохранением старых кремлей и соборов, рельефом, ориентацией города к реке и другими местными условиями¹⁵.

О градостроительстве периода барокко и классицизма не сохранилось достаточно подробных теоретических работ, в которых бы принципы проектирования и строительства городов рассматривались в целом. Существуют лишь отдельные статьи в разных архитектурных учебниках и словарях, которые вместе с сохранившейся застройкой дают некоторое представление о развитии градостроительных идей. В это время в качестве основных теоретических произведений наряду с Витрувием все еще используются трактаты эпохи Возрождения. Но общественные условия постепенно меняются, и реальное проектирование и строительство городов все больше отличается от первоначальных теоретических образцов.

Даже в России, где тогда проводилось самое грандиозное строительство городов, положение не было иным. Правда, в конце XVIII в. по инициативе «Канцелярии от строений» был разработан документ, хотя и не имеющий формы трактата, но представляющий собой сборник правил и принципов руководства строительством русских городов под названием «Должность архитектурной экспедиции»¹⁶. Сборник явился результатом труда коллектива архитекторов. Наибольшую часть книги разработал Петр Еропкин, который в процессе работы был арестован и казнен за участие в заговоре против царя.

Градостроительные принципы классицизма в большинстве европейских стран были живучи в XIX в. и проникли в XX в. При этом, разумеется, обнаруживались их отрицательные черты, на которые было обращено внимание именно в России. В критическом анализе архитектуры своего времени Н. В. Гоголь упрекнул архитекторов в том, что они «всем строениям городским стали давать совершенно плоскую, простую форму. Дома старались делать как можно более похожими один на другой; но они более были похожи на сараи или казармы, нежели на веселые жилища людей... Оттого новые города не имеют никакого вида; они так правильны, так гладки, монотонны, что, прошедши одну улицу, уже чувствуешь скуку и отказываешься от желания заглянуть в другую»¹⁷.

Разумеется, помимо Италии, Франции, Германии и России использование и развитие архитектурных принципов классицизма, можно проследить и в таких странах, как Англия, Польша, Скандинавские страны и др. Во многих местах можно найти интересные варианты планировок центральных, радиальных и симметричных градостроительных концепций городов и соответствующих им теоретических работ.

На территории Чехословакии подобные концепции проявились лишь в отдельных случаях — при расширении городов и при закладке нескольких поздних городов-крепостей, таких как Леопольдов в Словакии, а также Йозефов и Терезин в Чехии.

Новые идеи XIX в.

В 1829 г. в Праге была издана интересная теоретическая работа Рульфа «Мысли о прекрасном строительном искусстве». Ее автор — строительный управляющий и землемер князя Шварценберг.

Свое внимание он сосредоточил на эстетических вопросах архитектуры, ссылаясь в нескольких местах на Витрувия, Палладио, Скамоцци и Виньолю и обращаясь прежде всего к наследию греческой и римской архитектуры. Его работа, имеющая традиционную форму трактата, состоит из десяти частей и начинается, как у Витрувия, перечислением требований к подготовке архитектора. В качестве основного композиционного принципа автор выдвигает «регулярность, порядок, уравнированность, симметрию и взаимную гармонию»¹⁸.

Рульф говорит о значении архитектуры для пробуждения благородных чувств и укрепления нравственности, о правильном размещении зданий, о соотношении архитектуры и природной среды, о различиях в зданиях, определяемых их расположением на площадях, на широких или узких улицах.

Однако в объяснение преимуществ регулярной планировки городских территорий внезапно врывается новый мотив — восхваление живописных, асимметричных решений, обоснованное примером Праги и особенно подробным разбором композиции Кржижовнической площади. Эта короткая часть книги отличается от остального делового и довольно сухого тона текста своей увлеченностью и восторженностью, свидетельствующей о любви к городу и о появлении романтизма как системы новых эстетических воззрений, с которыми мы не раз встретимся в работах XIX и XX вв.

Сноски к главе II

Идеальным городам посвящена довольно обширная литература, но при этом подробная разработка этой обширной темы также до сих пор отсутствует. Общий обзор, включающий основную литературу, сделал G. Münter *Idealstädte (Ihre Geschichte vom 15—17. Jahrhundert)*. Berlin, 1957.

1. Джорджо Вазари. Жизнеописание наиболее знаменитых живописцев, ваятелей и зодчих, т. II. М., 1963.

2. Леон Баттиста Альберти. Десять книг о зодчестве. М., 1935.

3. Матвей Корвин получил трактат Филарете от гуманиста эпохи Возрождения Франческо Бандини из Флоренции, который долго жил при его дворе. Перевод сделан историографом Корвина Антонио Бонфини из Асколи. Он был закончен в 1489 г., незадолго до смерти Корвина. В настоящее время перевод хранится в венецианской библиотеке. На его первой странице, так же как и в последующих рукописных вариантах, сделано посвящение Матвею Корвину, венгерскому и чешскому королю.

Не все периоды жизни Филарете известны одинаково хорошо. Некоторые исследователи (Б. П. Михайлов, Леонардо да Винчи — архитектор. М., 1952, ст. 22) предполагают даже, что Филарете сам посетил двор Матвея. Поводом для такого предположения может быть и тот факт, что друг Филарете Аристотель Фиораванти из Болоньи жил в Венгрии до своей деятельности в России, где он находился с 1465 по 1475 г. Венгрия того времени в силу исторических условий была одной из первых стран, куда из Италии проник ренессанс.

4. Antonio Averlino Filarete's Tractat über die Baukunst. Zum ersten Male herausgegeben und bearbeitet von Dr. Wolfgang von Gettingen. Quellenschriften für Kunstgeschichte und Kunsttechnik des Mittelalters und der Neuzeit. Neue Folge, III. Wien, 1890, 92.

5. Vincenzo Scamozzi. L'idea della architettura universale. Venetia, 1615.

6. Jaques Perret. Des fortifications et artifices architecture et perspective. Paris, 1601.

7. Daniel Speckle. Architectura von Vestungen, wie die zu unsern zeiten an Stätten, Schloessern und Claussen zu Wesser, Land, Berg und Thal mit ihren Bollwercken... Strassburg, 1608.

8. Albrecht Dürer. Etliche underricht zu befestigung der Stett, Schloss und flecken. Nürenberg, 1527.

9. Dan Stanislawski. Early Spanish Town Planning in the New World. The Geographical Review, I (1947), p. 103. Статья написана на основе материалов мадридских архивов. В ней автор сравнивает содержание инструкций с трактатом Витрувия и указывает на совпадение в тексте. Единственный упоминаемый в литературе испанский трактат Ренессанса (Fra Lorenza de S. Nicolas. Arte y uso de arquitectura...) вышел лишь в 1663 г., т. е. после издания королевских указов.

10. Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences des arts et des métiers. Tom Dix — septième à Livourne, 1775. Troisième édition enrichie de plusieurs notes. Ville, S. 262—272.

11. Декарт. Рассуждение о методе, чтобы хорошо направлять свой разум и отыскивать истину в науках. М., 1953, стр. 17.

12. A. G. Daviler. Cours d'architecture, qui comprend... Paris, 1691, III, p. 872.

13. Этому периоду русского градостроительства посвящена книга: В. А. Шквариков. Очерк истории планировки и застройки русских городов. М., 1954. Период Возрождения, барокко и классицизма в европейском градостроительстве подробно рассмотрен также в книге: А. В. Бунин. История градостроительного искусства. т. I. М., 1953.

14. Устав ратных, пушечных и других дел, касающихся до воинской науки, состоящей в 663 указах... Спб., 1777, стр. 91. Составной частью трактата, судя по ссылкам в тексте, были также иллюстрации, которые, однако, не найдены. На трактат обращает внимание Ю. Гренберг в статье «Древние документы о переводах Витрувия в России». (Архитектура СССР, 1956, № 5).

15. Полное собрание законов Российской империи (соб. 1-е). Книга чертежей и рисунков (планы городов). Спб., 1839. В томе содержится 416 утвержденных планов реконструкции городов; в большинстве случаев нанесены и первоначальные неправильные городские планы и выделены сохранившиеся при реконструкции здания и ансамбли. Планы разрабатывались по отдельным губерниям и есть даже возможность увидеть определенные различия концепций, вытекавшие, очевидно, из индивидуального подхода архитекторов к данной задаче.

16. Должность архитектурной экспедиции 1737—1740. Архитектурный архив. М., 1946.

III. ГОРОДА УТОПИСТОВ

Картина развития градостроительных теорий была бы неполной без идей утопистов. Именно они первыми сознательно стали рассматривать устройство городов и систему всего расселения в связи с развитием общества. Они исследовали города не только как ансамбли домов и улиц, но прежде всего как среду для жизни отдельного человека и социальных групп людей. Большинство утопистов довольно детально занималось вопросами организации новой жизненной среды, что в известной мере связано с их особым вниманием к проблемам потребления и распределения, занимавшим их значительно больше, чем проблемы новой организации общественного производства.

С позиций современных знаний можно с полным правом констатировать, что представления утопистов были ненаучными. Но это вовсе не умаляет большого значения утопических учений для истории человечества, как это неоднократно было подчеркнуто в произведениях классиков марксизма. Здесь речь пойдет не об общем развитии утопических теорий, а лишь о взглядах утопистов на устройство городов и расселения вообще — взглядах, которые предвосхитили многие сегодняшние идеи и стоят у истоков ряда современных градостроительных теорий.

Предвестники утопистов

Есть основание утверждать, что впервые идеи, предзнаменовавшие мечты утопистов о лучшей организации человеческого общества и его поселений, появились на территории Чехии. Именно здесь в 1421 г. была сделана первая попытка основать город равноправных жителей. Таким городом должен был стать гуситский Табор. Вспомним известные слова о том, что «в Городище, или в Таборе, нет ничего моего и твоего, а все вместе одинаково имеют: у всех все всегда должно быть общим и никто не должен иметь ничего отдельно, тот же, кто имеет отдельно, смертельно грешит»¹.

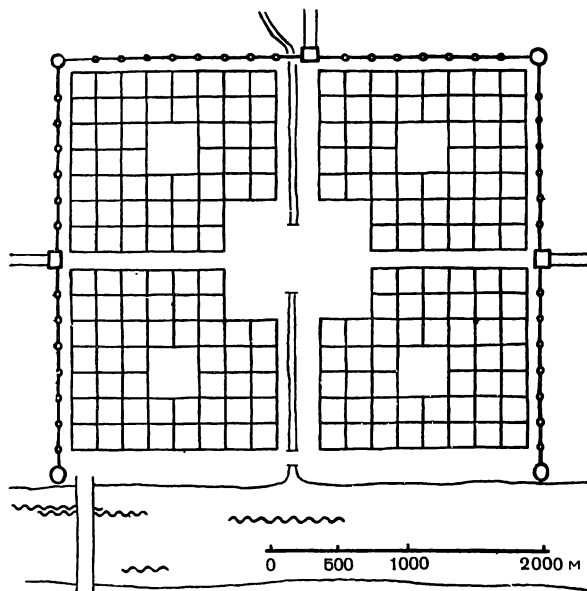
Сходные мысли можно обнаружить и у анабаптистов — членов «Мюнстерской коммуны», поставивших перед собой в 1534 г. цель основать идеальное поселение «Новый Иерусалим». За короткий период своей власти в трудных условиях осады и голода они ввели общественную собственность, общественное питание, заботу о бедных и обучение взрослого населения. Представления о коллективной жизни и труде без частной собственности, можно усматривать в уставах монастырей, а также в народных повествованиях о сказочных странах справедливости и изобилия, выразивших мечту о лучшей организации человеческих отношений.

Помимо мечты о создании идеального поселения в соответствии с библейскими представлениями в народных утопиях появляется также отрицание городов. Так, например, в одном из текстов народного сектанства в Чехии высказывается мысль о том, что «до сотворения неба и земли не было никакого позора и никакого страха, ни денег, ни письма, ни короля, ни города, а все были одного языка и имели всего в обилии... и у всех была одинаковая одежда прекрасная, белая, полотняная»². Уже здесь мы находим утопическое выражение двух основных тенденций — преобразование города и его отрицание, характерных для всего развития градостроительных теорий.

Утопия Томаса Мора

Первой классической утопией является произведение английского философа и государственного деятеля Томаса Мора, давшее также имя всему идейному направлению. В 1516 г. в Лувене на латинском языке

16. Томас Мор. Амауротум — столица острова Утопии. Почти квадратный город делится на четыре квартала (в каждом 1500 семей), а они, в свою очередь, делятся на более мелкие части (по 30 семей), причем в каждой части есть собственные залы собраний



выходит его «Золотая книга, столь же полезная, как забавная, о наилучшем устройстве государства и о новом острове Утопии»³.

Ее основой служит обычный для утопистов выдуманный рассказ о морском путешествии и о пребывании на неизвестном острове. Мнимая беседа Мора с мореплавателем Рафаилом Гитлодеем становится поводом для критики тогдашнего общества и для толкования идеального общественного устройства в Утопии. Она свидетельствует

не только об образованности и широте кругозора своего автора, но и об его глубоких раздумьях над дальнейшим развитием человеческого общества.

Томас Мор в своей книге поднимает ряд вопросов, актуальных еще и сегодня. Это вопросы оптимальных размеров городов и их равномерной сети, о значении общественного обслуживания и обобществления ряда функций. В настоящее время все это мы уже не считаем утопией.

Другим выдающимся утопистом является образованный итальянский монах Джованни Доменико Кампанелла, известный под своим монастырским именем Томмазо. В тюрьме, в которую он за участие в подготовке восстания против испанцев в Неаполе был брошен сроком на 26 лет, он написал в 1602 г. свой «Город солнца», (*Civitas Solis; Idea Rei publicae Philosophiae*), впервые изданный во Франкфурте в 1623 г. Кампанелла отталкивался от античных образцов и до сих пор неизвестно, знал ли он «Утопию» Томаса Мора. В самой Италии его предшественником был флорентийский писатель Антонио Франческо Дони, нарисовавший картину утопического государства в виде идеализированного круглого в плане города со 100 радиальными улицами, с общественной организацией производства, но в то же время с господством церковной иерархии.

В отличие от Мора Кампанелла считает работу обязанностью и делом чести всех граждан. Заслуживает внимания тот факт, что Кампанелла говорит о летающих транспортных средствах, а также судах, которые приводятся в движение без помощи ветра и весел. Его государство расположено в районе экватора в Индийском океане и сосредоточено в одном городе.

Идея его города обнаруживает очевидную связь с идеальными городами теоретиков Возрождения и оказывается ближе всего к кругообразным городам, располагаемым на склонах. Такие города описываются в трактате Франческо ди Джорджо Мартини во второй половине XV в. Теоретикам того времени было очень важно подчеркивание оборонительной системы, еще более мощной, чем в «Утопии» Мора, хотя оба рисуют картину идеальных государств, расположенных к тому же на островах среди океана⁴.

Наиболее характерная черта города Кампанеллы — это то, что «стены там, внутренние и внешние, нижние и верхние, расписаны превосходнейшею живописью, в удивительно стройной последовательности отображающей все науки»⁵. Описанный им храм, свидетельствующий об увлеченности Кампанеллы астрологией и астрономией, напоминает

скорее современный планетарий, музей или метеорологическую станцию, чем святилище. На отдельных круглых стенах изображены звезды, математические фигуры и формулы, карты и дано описание всех стран. Изображены там реки, деревья, животные, а также рабочие инструменты, портреты выдающихся исторических личностей, изобретателей и ученых.

Кампанелла подчеркивает значение такого способа распространения знаний. Интересно, что А. В. Луначарский в своих воспоминаниях говорил о том, что В. И. Ленин при разработке плана монументальной пропаганды в первые годы после революции воодушевлялся именно этими идеями ⁶.

Христианский город Андреа

Первым немецким утопическим произведением является описание республики Христианополис, автор которого — протестантский священник, гуманист и педагог Иоган Валентин Андреа. Исследователи до сих пор спорят об оригинальности этого сочинения и указывают на многочисленные совпадения с Кампанеллой и Мором. В частности, говорят о том, что Андреа переводил сонеты Кампанеллы, а в 1619 г. познакомился с рукописью «Солнечного города» у его франкфуртского издателя Тобиаша Адами, который был другом Андреа. Справедливо и то, что приводятся существенные различия этих трех работ. Работа Андреа ⁷, в отличие от произведений его предшественников, имеет форму письма, состоящего из 100 глав, его остров — Caphar Salama, т. е. «район мира», имеет треугольный план, и на нем расположен один город-государство, представляющий собой республику, которой управляет триумvirат. Именно у Андреа впервые появляется мотив кораблекрушения у острова, часто повторяемый в позднейших утопиях.

Описание города весьма подробно, рассматриваются отдельные дома и улицы, системы найма гражданами домов, общественные столовые, школы-интернаты и системы коллонад для пешеходов. В каждой квартире города Андреа есть то, чего пока еще нет в каждой квартире современных городов — три комнаты, ванна, спальня и кухня, балкон и небольшой садик. В городе есть сады; а также настенная роспись не только на внешних сторонах здания, но и в интерьерах.

Конечно, и Андреа отдает дань оборонительной лихорадке того времени и в решении общей планировки оказывается близок к идеальному городу Дюрера. Но в то же время он вносит много новых элементов, касающихся, в частности, жилья и системы благоустройства города.

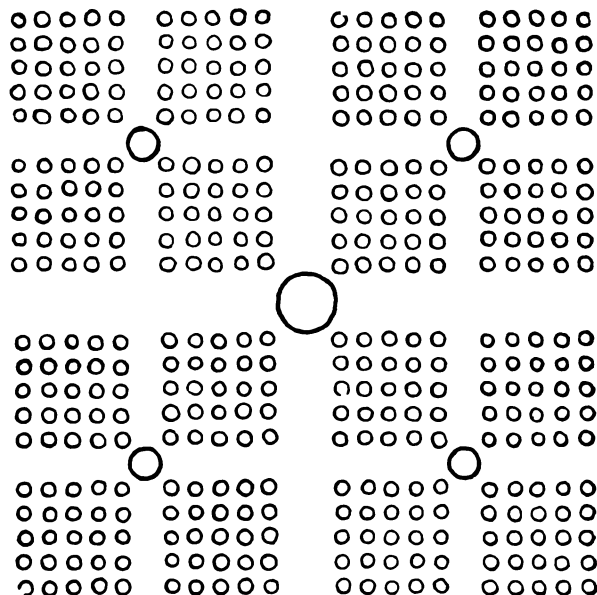
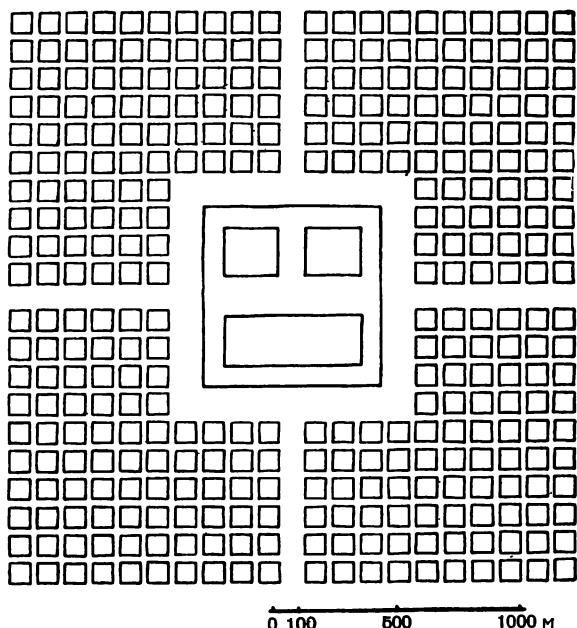
Другие утописты

К числу гуманистов эпохи Возрождения относится еще и ряд других авторов утопий. Наиболее известный из них — Френсис Бэкон, который в своей «Новой Атлантиде» ⁸, опубликованной в 1627 г., разворачивает картину будущего развития науки и гениально предусматривает ряд научных открытий. Англичанин Сэмюэль Готт, спустя значительное время, выдается за автора изданного анонимно в 1648 г. сочинения «Новая Сольма», представляющего собой описание города, возникшего на месте Иерусалима. Английский друг Яна Коменского * — Сэмюэль Гартлиб в 1641 г. издает утопическое описание королевства Макария ⁹.

Именно в Англии появляется первая большая сатирическая утопия, представленная романом Джонатана Свифта «Путешествие Гулливера». Как и у античного Лукиана, мы встречаемся здесь с описаниями фантастических городов, с которыми герой книги познакомился в своих воображаемых путешествиях.

XVII и XVIII вв. — времена расцвета утопических романов во Франции ¹⁰, которая в то же время становится центром урбанизма. Утописты отражают растущее недовольство устройством общества, но от реальных решений уходят чаще всего в выдуманные государства на несущее-

* Ян Амос Коменский — выдающийся чешский просветитель. (Прим. ред.)



17. Дени Вэрасс. Севаринда — столица государства Севарамбов; 1675 г. Город состоит из осмазий — домов-коммун. В центре дворец, служащий для собраний

18. Габриэль де Фуаньи; 1676 г. Город, состоящий из 16 районов с регулярно расположенной сетью школ и других общественных сооружений

Группы осмазий Вэрасса

ствующих островах. Однако они много значат для пропаганды первых социалистических идей, а утопическая форма сочинений дает им возможность критиковать систему французского феодализма. В некоторых из этих романов мы встречаемся с интересными представлениями о новых формах человеческих поселений, которые вновь во многом предвосхищают современные градостроительные теории.

Первым представителем этой ветви французской литературы является Дени Вэрасс, автор книги по истории вымышленного народа — севарамбов¹¹. Первая часть этой книги в 1675 г. была издана на английском языке, а после переработки в 1677 г. — на французском. Вэрасс занимался географией и знал много популярных в то время путевых дневников, что и отразилось на многих местах его книги. Население Севарамбии живет по существу в условиях коммунизма. Здесь мы впервые встречаемся с прообразом домов-коммун XX в. Основную единицу севарамбского общества, и в то же время единицу производственную, представляют собой осмазии сельскохозяйственные или осмазии-школы. Разумеется, каждая осмазия сама не может обеспечить себя всем необходимым, поэтому между ними организовано сотрудничество, причем излишки хранятся в общественных складах.

В книге описан ряд больших и малых городов. Самое большое внимание уделяется описанию Севаринды — столицы, которая «построена посреди острова и имеет квадратные очертания; кроме дворца в центре города она состоит из 267 осмазий или же квадратных зданий. Фасад осмазии, в которой может легко разместиться свыше 1000 человек, имеет 50 шагов в длину и четыре входа, расположенных один против другого. Внутри — зеленый двор. Стены осмазии выложены из мрамора или из белого камня, который легко полировать. Все дома четырехэтажные.

На всех улицах, прямых и очень широких, можно видеть железные столбы, поддерживающие широкие балконы, под которыми можно без

опасений ходить в дождь или зной... Внутри — такие же галереи с цветами, посреди двора — клумба с водоемом и фонтаном... По крыше оазиса можно ходить... В период летней жары на высоте крыш над улицами натягивается полотно, которое дает тень и прохладу... То же самое делается и над дворами... Самое большое украшение города — дворец и храм Солнца, амфитеатр и бассейн, расположенный в конце острова»¹².

Следовательно, у Вэрасса мы встречаемся не только с домом-коммуной, но и с представлением города как структуры полностью оборудованных составных частей. Планировочное решение города уже не связано с заставшей и часто формальной орнаментальной композицией ренессанса, оно исходит скорее из структуры вновь тогда закладываемых прямоугольных по своей планировке городов-колоний, располагающих возможностью дальнейшего развития.

Габриэль де Фуаньи

В Австралию, связываемую в представлениях того времени с Антарктидой, переносится действие утопического романа Габриэля де Фуаньи, изданного в 1676 г. Матрос Никола Садэр передает автору свой дневник, в котором записана его полная приключений жизнь, в том числе пребывание в одной из стран австралийского континента, жители которого живут в условиях абсолютного равноправия.

Автор подчеркивает «поразительную одинаковость языка, обычаев, зданий и культуры, с которой можно встретиться в этой большой стране. Достаточно узнать один квартал, чтобы можно было иметь представление обо всех остальных»¹³.

Следуя приведенным в книге расчетам, мы могли бы узнать, что в стране живет 96 млн. взрослых и 48 млн. детей с их воспитателями. Все подробно описанные здания — круглые, расположены посреди парков и украшены скульптурами и росписями. Самое интересное здесь — система обслуживания поселков.

Идеал благородного дикаря

С иным взглядом мы можем встретиться у Фенелона, отразившего в книге, изданной в 1699 г., сложное путешествие Телемаха с его учителем по различным странам. В книге описаны и различные города, но об идеальной стране Бетик, расположенной на африканском побережье недалеко от Гибралтара, говорится, что «все искусства, связанные с архитектурой, для жителей страны излишни, потому что они никогда не строят домов»¹⁴. Это свидетельство жизненности легенды о золотом веке и одновременно отражение модной теории Руссо — теории «благородного дикаря», живущего в шалаше, считавшемся идеалом архитектуры. Посмотрим, что говорится в статье «Шалаш» в методической энциклопедии конца XVIII в., для которой материал по архитектуре подготовил известный тогда теоретик архитектуры и постоянный секретарь парижской Академии Катрмэр де Кэнси: «Да, всегда и в каждое время необходимо возвращаться к типу шалаша, чтобы мы научились давать верный смысл всему, что можно себе позволить в архитектуре, и чтобы мы узнали об использовании, назначении, пригодности, целесообразности и пользе каждой вещи»¹⁵.

Из большого числа фантастических и утопических романов XVIII в. упомянем хотя бы те, в которых излагаются различные взгляды на расселение и города. Можно предполагать, что книга Яна Коменского «Лабиринт света и рай сердца», изданная в 1631 г., послужила поводом для создания образа города страны Галлигенов, описанного в 1765 г. в романе Тифена Деляроша. Разговор героя этой книги Дункана с островитянами переходит в диалог автора с читателем, в котором утопическая страна сравнивается с Францией того времени. Бежавший из Франции гугенот Альмон основал республику со стотысячным населением, представленную одним городом, окруженным зоной парков, полей и виноградников¹⁶.

С новой, однако позднее часто повторяющейся концепцией утопического романа выступил в 1771 г. Луи Себастьян Мерсье. Его произведение — это мечта о 2440 г., к которому он обращается в прекрасном посвящении книги, одухотворенной верой в лучшее будущее человечества и горькой критикой его современности. В отличие от своих предшественников он не находит никакого дневника мореплавателя, не повествует ни о какой катастрофе у неизвестного острова, ни о стране, где люди способны летать или обладают какими-то анатомическими особенностями. Он остается в Париже своего времени и в первой главе устами мнимого чужестранца — англичанина — подвергает Париж и его жизнь уничтожающей критике. Здесь, собственно, впервые звучит критика крупных городов вообще. Англичанин обращает внимание на чрезмерную концентрацию жителей во французской столице и говорит: «Все королевство в Париже. Королевство, похожее на рахитичного ребенка. Все его соки ударяют в его голову, которая надувается»¹⁷. Он перечисляет недостатки города в отношении гигиены, чистоты атмосферы, транспорта и культуры и свои рассуждения заканчивает словами: «Париж мне противен так же, как Лондон. Все большие города похожи один на другой, как об этом правильно сказал Руссо», и поэтому он жалеет «печальных жителей этих чопорных тюрем, называемых городами»¹⁸.

Во второй главе автор описывает Францию 2440 г. Король живет скромно, не считает себя самым мудрым, поддерживает науки и часто появляется среди людей. Что касается будущего Парижа, то здесь мы впервые встречаемся с подробным описанием идеала современного города: «Все изменилось. Все эти кварталы, которые я так хорошо знал, теперь совершенно иные и значительно красивее. Я на больших, красивых и регулярно построенных улицах. Я хожу по просторным перекресткам, на которых господствует такой порядок, что не возникает никакой сумятицы или толкотни. Я не слышу никакого противного крика, который когда-то терзал мои уши. Я не встречаю повозок, которые хотели бы меня сбить, и каждый, кто хочет, может удобно прохаживаться. Город живой, но без заторов и переполоха»¹⁹. В книге есть прозорливое описание разрушения Бастилии, передачи Лувра художникам, а Тюильри общественности, описание зелени на набережных Сены, регулирования движения транспорта и его разделения по направлениям на образцово освещенных улицах.

Вместо высоких крыш с трубами, у домов плоские кровли, на которых разбиты цветники. Старые дома и помпезные памятники разобраны, в городе построены гигиенические больницы, а военные здания устранены.

Следовательно, у Мерсье мы встречаемся не только с новой трактовкой утопического романа и предчувствием французской революции, но и с новым пониманием красоты и целесообразности города. Идеи Мерсье опережают не только все градостроительные концепции того времени, но и звучат как призыв к нам.

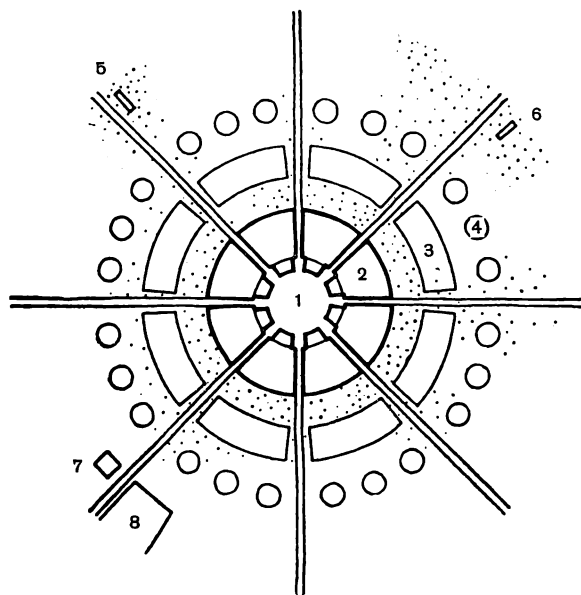
Кодекс природы Морелли

Дальнейший шаг в развитии утопических градостроительных концепций делают французские теоретики уравнительного утопического коммунизма в XVIII в. Если Жан Мелье и Габриэль Боно Мабли по разным соображениям не занимались вопросами новых форм расселения, то у Морелли * мы находим цельный взгляд на будущее развитие поселков и городов. В 1753 г. он написал поэму из четырнадцати песен — Базилиаду, где в стиле известных утопических романов описывается общество, основным элементом которого являются коллективные

* Морелли (даты жизни неизвестны) — один из наиболее последовательных и активных представителей французского утопического коммунизма. В основе учения Морелли лежит отмена частной собственности, право и обязанность всех граждан трудиться. Он утверждал, что коммунизм — естественная необходимость жизни человека и общества, отвечающая законам природы. (Прим. ред.).

19. Морелли. Город, основанный на принципах «Кодекса природы»; 1755 г. В проекте очень четко отражено членение отдельных функциональных участков

1 — площадь общественных зданий; 2 — жилая зона; 3 — мастерские; 4 — сельскохозяйственные поселки; 5 — больница; 6 — дом для престарелых; 7 — тюрьма; 8 — кладбище



производственные общины по 1000 человек каждая. Однако известен Морелли главным образом своим произведением «Кодекс природы»²⁰, которое вначале приписывалось другим авторам. Это первая попытка сформулировать принципы организации будущего общества не в форме фантастического романа, а в виде органичного сборника коротких правил, данных в заключении философского произведения.

Из законов Морелли мы можем узнать, что общество делится

на одинаковые по числу членов семьи, трибы, города и провинции, размеры которых определяются числами, кратными 10. Люди живут при коммунистических принципах организации потребления и при обмене продуктами с другими странами. Они следят за тем, чтобы такая торговля не занесла в республику ни малейшей собственности. На селе, так же как у Т. Мора, живут молодые люди в возрасте от 20 до 25 лет, где они обязаны заниматься земледелием.

Законы Морелли делятся на основные и священные, экономические, земельные, законы городского благоустройства, законы об общих порядках, о роскоши, о форме правления, об управлении, брачные, о воспитании, о научных занятиях, и, наконец, о наказаниях.

Если у Мерсье мы встретились с наметкой основных целей реконструкции большого города, то Морелли создал первое представление о новом коммунистическом поселении, которое в своей планировке несет черты идеального города эпохи Возрождения. Здесь мы впервые встречаемся с определением всех функциональных частей города — центра, жилой зоны, зоны обслуживания, зон производства и отдыха. Здесь также впервые функция окрестностей города состоит не только в том, чтобы быть сельскохозяйственным тылом, но и местом наиболее удобного размещения некоторых составляющих городского обслуживания. Следовательно, в законах Морелли можно усматривать завершение градостроительных представлений утопистов XVI—XVIII вв., которые во многих случаях были утопическими лишь потому, что их нельзя было реализовать в тех общественных условиях.

**Утописты-классики
(предшественники
научного
коммунизма)**

Начало XIX в. в истории утопических учений отмечено деятельностью трех классиков утопического социализма — Фурье, Оуэна и Сен-Симона. В настоящей работе нет возможности оценить все их обширное творчество (так же, как и творчество их предшественников), которое вместе с мировоззрением их учеников является предметом большого числа научных работ.

Мы вновь ограничимся рассмотрением лишь их градостроительных идей. Сен-Симон конкретно вопросами расселения не занимался и по его работам можно судить лишь о том, что он, очевидно, предполагал существование больших городов в будущем обществе, для которого считал неизбежным значительную степень централизации. Лишь весьма отдаленно с вопросами расселения связаны его проекты канала между Тихим и Атлантическим океаном в Мексике или же канала, который

мог бы соединить с морем Мадрид. Интересно, что в отличие от других утопистов он почти совсем не занимался проблемами жизненной среды человека и ее возможными преобразованиями в будущем. Его же ученики уделяют этим темам достаточное внимание.

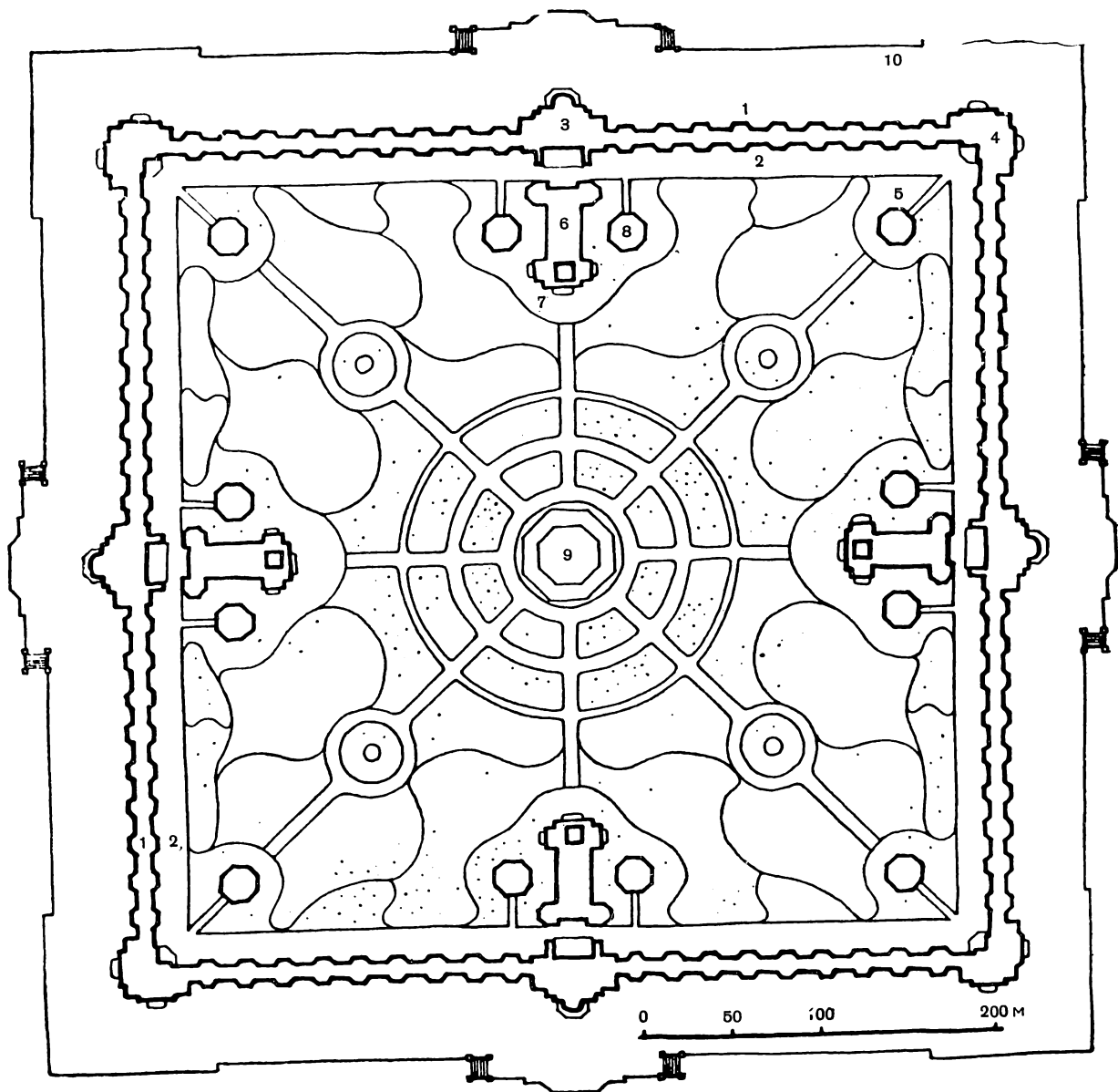
Роберт Оуэн

Роберт Оуэн от абсолютного большинства утопистов отличается тем, что свой жизненный путь начинает в качестве преуспевающего промышленника и директора фабрики в Нью-Ленарке, где впервые практически осуществляет сокращение рабочего дня, строительство яслей, детских садов и школ на территории фабричного поселка. Вводит он и другие элементы, которые позже теоретически развивает в своих сочинениях. Основой его представлений о расселении являются небольшие жилые коммуны с числом жителей от 300 до 2000 человек, в которых объединено промышленное и сельскохозяйственное производство. Сам он говорит, что исходит из принципов Джона Беллера 1696 г., с работами которого он не только познакомился, но даже способствовал изданию важнейшей из них — «College of Industry».

Свои взгляды на коммуны Оуэн впервые в обобщенном виде формулирует в 1817 г. в проекте ликвидации нужды пролетариата путем строительства «трудовых поселков», которые по существу были бы сельскохозяйственными кооперативами с элементами промышленного производства²¹. В этой работе впервые появляется мысль создать систему таких поселков прежде всего в редко населенных районах Европы и Америки.

В своих последующих работах Оуэн начинает сравнивать свои «сельскохозяйственные и промышленные поселки для объединения и взаимного сотрудничества» с промышленными городами, занимается вопросами общественного обслуживания поселков и подчеркивает большое значение среды, содействующей укреплению новых отношений между людьми. Он разрабатывает проект конституции общины Новая Гармония, в 1824 г. уезжает в США, где его практическая деятельность была неудачной. Уже в этот период его первое предложение нового типа поселка для бедных и безработных превращается в концепцию преобразования всего общества в республику федеральных трудовых коммун, объединенную общими интересами трудящихся. Он снова и снова возвращается к подробным описаниям поселков, в которых уже отчетливо преобладает промышленность, о наиболее рациональной организации которой он тоже думает.

Наиболее систематичное и подробное описание коммуны, содержится в одной из последних работ Оуэна (1841 г.), посвященной исключительно этой проблеме²². Оно отличается от первого описания 1817 г. Каждый поселок должен быть рассчитан на 2000—2500 человек и должен учитывать место для приезжих. Вся коммуна располагается на террасе шириной в 100 футов, а все здания размещены по краям квадрата, так что внутренняя территория остается полностью свободной и может служить для отдыха. Здесь же устроена купальня и большая оранжерея. По углам и посреди сторон стоят высокие дома, а внутри квадрата зданий по всему периметру идет крытая колоннада. Из описания становится ясно, что речь идет уже далеко не о колонии для безработных, но о жизненной среде, о которой сам Оуэн в заключение вполне справедливо говорит, что «это, следовательно, общее описание того, что по праву может быть названо блестящим дворцом, который объединяет в себе преимущества метрополии, университета и деревенской усадьбы, исключает все их недостатки и располагается посреди прекрасного парка площадью от 2000 до 3000 акров. Все устроено абсолютно научно и размещено удобно для жителей. Ежегодные расходы весьма умеренны, а общее решение находится на более высоком уровне, чем все то, что мы знаем о создании и разделении богатств, о формировании характера и о правительстве, с бесчисленными преимуществами, которых до сих пор никогда не имел никакой, даже чрезвычайно ослеславленный



20. Роберт Оуэн. Поселение на 2—2,5 тыс. жителей; 1841 г. Поселение находится посреди участка площадью в 2—3 тыс. акров и вокруг него симметрично расположены четыре сельскохозяйственные фермы

1 — жилые дома; 2 — колоннада; 3 — культурный центр; 4 — школы; 5 — спортивные залы и площадки; 6 — столовые; 7 — башни; 8 — бани; 9 — музыкальный павильон; 10 — терраса

судьбой отдельный представитель какого угодно времени или страны»²³.

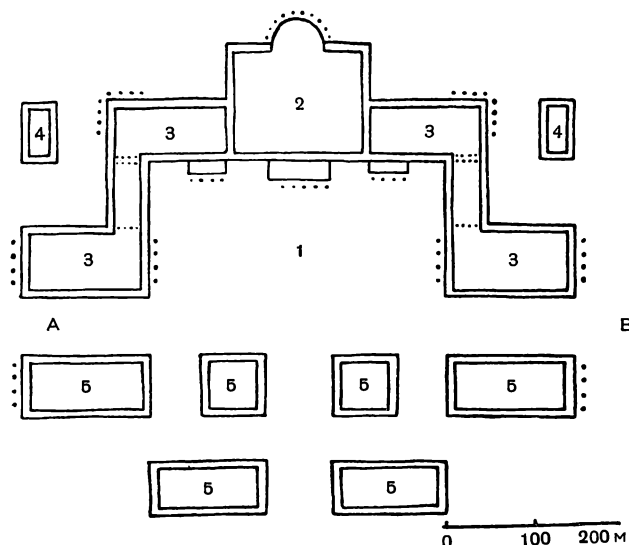
Оуэн абсолютно отрицает какие бы то ни было большие города и идеализирует небольшие поселки, располагающие, однако, системой обслуживания, совершенно непропорциональной такому количеству жителей. Составной частью комплекса каждого поселка было также промышленное производство, причем Оуэн, несмотря на свой обширный опыт работы в промышленности, совершенно выпускает из виду то обстоятельство, что каждая относительно крупная фабрика уже в то время нуждалась в таком количестве работников, которое могли бы предоставить лишь несколько коммун. Однако, его представление о будущей системе расселения абсолютно однозначно и в ряде его сочинений не только описано, но и обосновано.

Фаланстеры Фурье

Современник Оуэна Шарль Фурье по своим взглядам на расселение обычно отождествляется с Оуэном. Он тоже критикует большие города

21. Шарль Фурье. Фаланстера; 1829 г. Симметричная дворцовая планировка дополнена комплексом зданий хозяйственного назначения, расположенных перед главным входом

1 — двор для празднеств;
2 — внутренний парадный двор; 3 — дворы жилых крыльев; 4 — храм или опера; 5 — дворцы с хозяйственными строениями:
А—В — главная дорога



и считает идеальным разделением общества на фаланги. Подобно Сен-Симону он предлагает грандиозные проекты, а именно проекты каналов, изменения климата и превращения Сахары в плодородную землю. Более того, он задумывается о создании пяти искусственных спутников земли. Подобно Оуэну он рассчитывает на мецената — «кандидата», который бы построил первую

фаланстеру. Он уверен в том, что в течение пяти лет, убежденные первым примером, все люди переселятся в 600 тыс. фаланг.

Экспериментальные фаланги Фурье предполагал создавать для 80—100 семей, но оптимальной считал фалангу на 1620 человек, что представляет собой простое удвоение подробно им классифицированных 810 различных человеческих характеров. Много внимания уделял Фурье выбору наиболее удобного участка для первой фаланстеры, которую он представлял себе построенной на волнистом рельефе у реки, неподалеку от какого-нибудь большого города, чтобы фаланстера могла служить примером для его жителей.

Описание фаланги встречается в ряде сочинений Фурье. Наиболее полно, вместе со схематическим чертежом, оно включено в его основную работу 1829 г. — *Le Nouveau Monde industriel et sociétaire*. Здесь мы находим не только критику больших городов и мысли об эстетическом преобразовании местности, но и критику оуэновских представлений об архитектуре коммун. Все описания фаланстер Фурье очень подробны, а поэтому лучше воспользоваться для их характеристики словами его наиболее выдающегося ученика Виктора Консидерана, взятыми из произведения, в котором он в 1841 г. обобщает взгляды Фурье и говорит, что «социальная коммуна будет образована одним хорошо решенным зданием, достаточно большим по объему и площади и достаточно удобным внутри, так что в нем сможет жить 400—500 семей... которые имели бы в распоряжении все необходимые службы. Это здание называется фаланстерой... У него открытый двор и два крыла — влево и вправо... По центру фасада возвышается «Башня порядка», где находится телеграф, обсерватория, часы и т. д. Внутри в середине находятся залы для общественных мероприятий. В крыльях и сзади размещены квартиры... Наиболее важная часть фаланстеры — крытая пешеходная галерея, которая занимает первый этаж всего здания и может отапливаться зимой и проветриваться летом. Через нее можно попасть во все части здания независимо от погоды»²⁴.

Целые страницы своих работ посвящает Фурье описанию крытых галерей, мостов и подземных ходов. Всю фалангу он себе представляет в виде обширного симметричного дворца и приравнивает его к парижскому Палэ Рояль, причем не забывает подчеркнуть, что фаланга будет находиться на еще более высоком эстетическом уровне и будет отличаться целесообразной организацией жизни. В представлениях о фалангах и фаланстерах он включает свои стремления к красоте и любви, мечту о хорошей одежде и пище, об интересной работе и культурной жизни коллектива и подчеркивает, что «какой-нибудь король после обозрения

опытной фаланги будет смотреть на свои чертоги, свой двор, свой этикет лишь с глубоким презрением...»²⁵.

Город Фурье

Фаланстеры Фурье обычно считаются его единственным выражением взглядов на систему расселения. Действительно, таковым должно было быть его поселение в заключительной, восьмой фазе развития общества — в «гармонии». Фурье, однако, все более осознал, что переход к гармонии будет не простым и поэтому продумывал переходный период «гарантизма», в который были бы обеспечены хотя бы основные права человека и как первое среди них — право на труд. В этот период еще должны были существовать города.

В работах о гарантизме Фурье говорит о «единой гармоничной архитектуре», требует более равномерного расселения, критикует его чрезмерную плотность в городах и выдвигает требование точного руководства строительством, при котором бы уделялось внимание как экстерьеру, так и интерьеру и планировочным решениям зданий. Он проявляет не только чрезвычайный интерес к проблемам архитектуры, но также и талант наблюдателя, зрелый вкус и эстетическое чувство.

Город периода гарантизма в работе «*Theorie de l'unité universelle*», относящейся к 20-м годам XIX в., он изображает в виде системы трех concentрических поясов: «Первый, охватывающий центр или же центральный город; второй, охватывающий окраинные кварталы и большие фабрики; третий, охватывающий аллеи и предместья.

В каждом из этих трех поясов для строительства используются свои нормы, само строительство ведется с одобрения специальной строительной комиссии, которая заботится о сохранении принципов гарантизма»²⁶.

Округа разделены зелеными зонами и для каждого из них определены соотношения застроенных и свободных территорий, минимальные расстояния между домами и ширина улиц. Уличная сеть должна быть разнообразной и состоять из прямых и изогнутых улиц, обсаженных зеленью. В городе периода гарантизма также должны быть крытые улицы, а жители его должны постепенно переселяться в дома-коммуны.

Фурье призывает построить этот город и так же, как в случае с фаланстерами, считает необходимым прежде всего создать «экспериментальный город». Он спрашивает, почему архитектура не служит всему обществу так, как она умеет служить привилегированной семье. Он задает вопрос, почему «строительству дворца одной богатой семьи посвящается больше усилий,

чем строительству города, в котором живут тысячи людей?»²⁷.

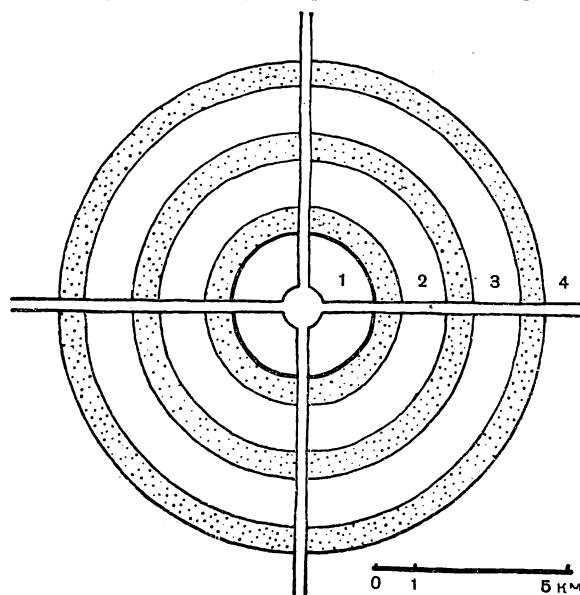
К принципам устройства городов периода гарантизма он вновь возвращается в большой работе, изданной уже после его смерти в 1849 г. журналом «Фаланга».

В этой работе Фурье интересно оценивает развитие городов и, подобно Гоголю, критикует монотонность улиц и пространств, созданных в духе классицизма.

Отдельную главу Фурье посвящает эстетике нового города и приводит примеры удачных и

22. Шарль Фурье. Город; 1820 г. Так же как у Морелли, в этой концепции предвосхищены принципы ясной дифференциации отдельных функций

1 — собственно город.
2 — предместья (фабрики, склады); 3 — резервные площади; 4 — села и дороги



неудачных композиционных решений в городах разных стран. Интересную мысль вносит он в вечную дискуссию о соотношении пользы и красоты: «Нужно заниматься целесообразностью, говорят наши архитекторы. Но это ошибка. Их взгляд ограниченный и не творческий и одного стремления к целесообразности недостаточно. Когда стремятся к целесообразности, то не достигают ни целесообразности, ни красоты. Необходимо в соответствии с природой комбинировать целесообразность и красоту и достичь того и другого или ничего»²⁸.

Ученики Фурье, Оуэна и Сен-Симона объясняли, пропагандировали, но зачастую и деформировали идеи своих учителей. В работах многих из них можно найти различные взгляды на город, не принесшие, однако, ничего принципиально нового. Поэтому мы здесь назовем лишь уже приводившееся небольшое произведение В. Консидерана, который обосновывает большой интерес утопистов к городу и жизненной среде тем, что подчеркивает «необходимость новой архитектуры для нового общественного строя. Одним из основных элементов новой общественной организации является архитектура. Архитектура данного народа точно отражает состояние общества»²⁹.

Немецкие утописты

Из немецких утопистов того времени вопросами расселения больше других занимался Франц Генрих Зигенхаген. Свои взгляды он изложил в философском произведении «*Lehre vom richtigen Verhältniss*», изданном в 1792 г. в Гамбурге³⁰. В этой работе он предлагает заменить современные города и села системой небольших поселений с правильными четырехугольными планами. Он допускает использование и существующих поселений, но с условием их коренной перестройки. Девять его «колоний» объединялись в кантон, в котором отдельные поселки располагались в шахматном порядке, а в центральном из них сосредоточивалась система общественного обслуживания всего кантона — Дом торговли, культурный центр, гостиница, больница для приезжих, а также фабрики и мануфактуры. Интересно, что для собственных жителей колония не располагала ни больницей, ни тюрьмой, поскольку предполагалось, что в будущем обществе не будет ни больных, ни преступников.

Представление Зигенхагена обо всей системе расселения довольно проницательно. Он видит ее не как отдельные изолированные поселки или кантоны, он говорит «о большом гармоничном городе и в то же время о непрерывном саде, созданном вместо отдельных, разбросанных и плотно застроенных городов, больших лугов и пустынь...»³¹ Свои колонии он пытается строить проводя эксперименты сначала в Вальдерсбахе, потом в Штейнтале в Вогезах.

Свое представление о городе в 20-е годы XIX в. выразил и И. В. Гете, который в заключении второй части «Фауста» приближается к представлениям утопистов своей поэтической картиной превращения пустынь в плодородные края.

Наилучшее государство Бернарда Бользано.

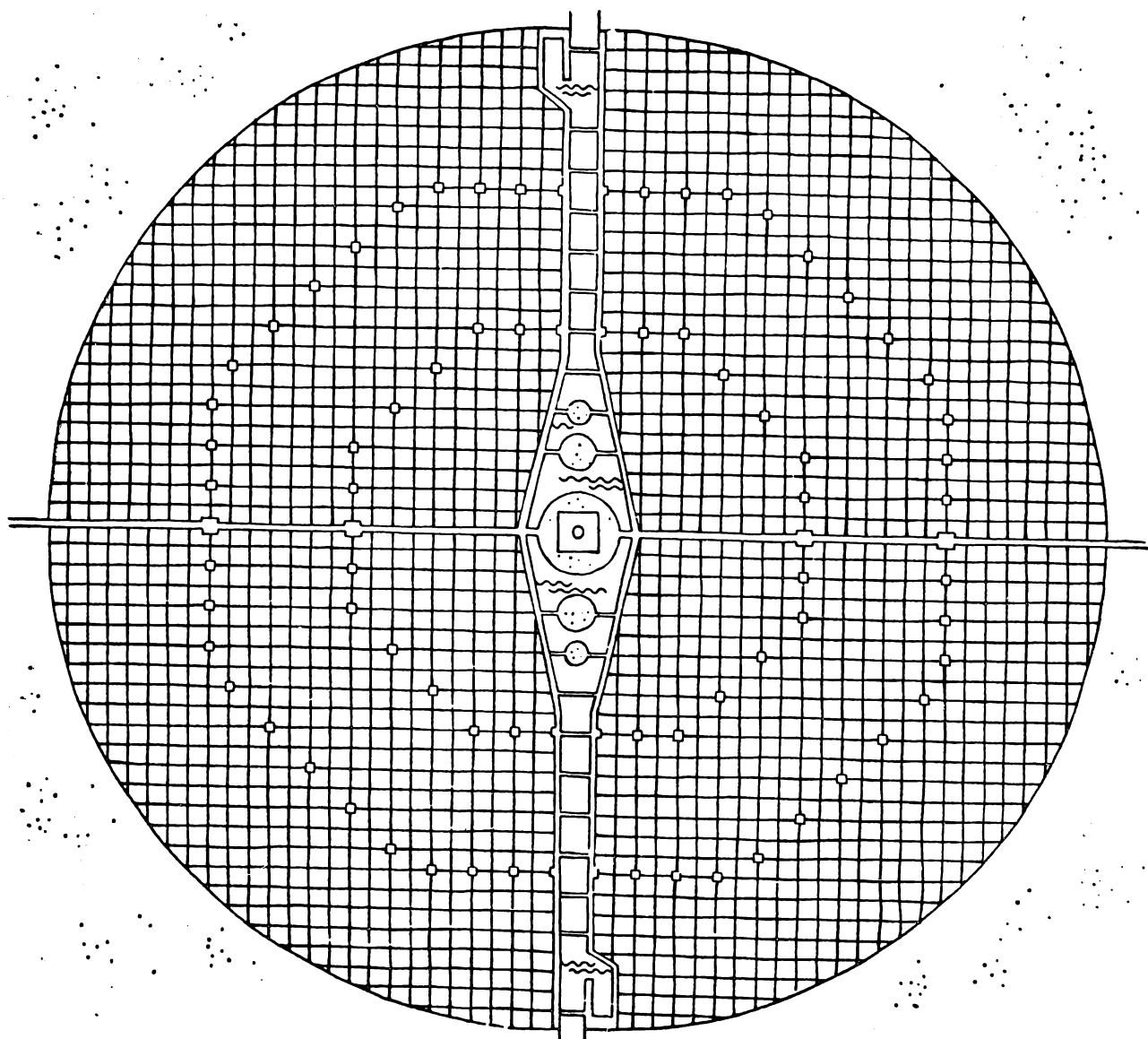
Приблизительно к тому же времени относится довольно оригинальное утопическое сочинение эпохи чешского Возрождения, написанное Бернардом Бользано. Это произведение — о наилучшем государстве, охватывающем все человечество. Автор считает, что среднее поселение могло бы состоять приблизительно из 100 семей. В работе высказываются мысли, которые до сегодняшнего дня остаются основой создания сети обслуживания и кооперирования поселков вокруг более крупных центров обслуживания.

Бользано описывает также наиболее удобное устройство жилого дома и подчеркивает, что «исключено, чтобы дом был имуществом частным. Дом принадлежит поселению, а граждане, которые в нем живут, платят соответствующую плату»³².

Несмотря на значительное развитие утопических теорий в различных странах центром утопических учений XIX в. остается Франция.

23. Этьен. Кабе Икара—столица Икарии; 1840 г. Шахматный в плане город с центром на острове и с двумя рядами площадей, расположенных концентрическими кругами в точках пересечений бульваров. С точки зрения общественного обслуживания город должен был делиться на 60 районов

Характерные взгляды на расселение содержатся в книге французского революционера Ф. Буонарроти о заговоре Бабефа, написанной в Италии и изданной в Брюсселе в 1828 г. Он задумывается о больших городах, отвергает их, но отмечает также, что «существование больших городов (если не ошибаюсь) есть симптом общественного недуга и непреложный предвестник гражданских потрясений»³³. В будущем «не будет более столицы, не будет больших городов; страна постепенно покроется деревнями, выстроенными в наиболее полезных для здоровья и в наиболее удобных местностях, расположенными таким образом, чтобы легко сообщаться между собой при помощи дорог и многочисленных каналов, открытие которых во всех направлениях будет в общих интересах... Дворцы уступят место жилищам, расположенным в изящной симметрии, радующей глаз... Великолепие архитектуры и искусств, придающих... еще больше блеска, будет сохранено для общественных складов, амфитеатров, цирков, водохранилищ, мостов, каналов, площадей...»³⁴.



В конце первой половины XIX в. в Париже выходит одна из наиболее популярных утопических книг — «Путешествие в Икарию»³⁵ Этьена Кабе*. В этой большой работе объединены элементы традиционного приключенческого утопического романа с восторженным философским трактатом и обзором всех теорий, взглядов и исторических событий, которые автор считал предзнаменованием социализма. Что касается расселения, то здесь мы встречаемся с уже известными представлениями о сходстве всех провинций, поселков, городов, коммун и даже домов. Икария, которая должна была иметь столько жителей, сколько имели Франция и Англия того времени вместе, а именно 50 млн., делится на 100 почти одинаковых провинций, из которых каждая опять делится на 10 коммун. Вся организация ландшафта, прокладка шоссейных и железных дорог и каналов, а также размещение городов и поселков ведется по региональным планам, разработанным для всех провинций.

Кабе один из немногих утопистов XIX в., который в будущем обществе предполагает сохранение и больших городов. Реконструированная столица Икарии — это идеализированная комбинация Парижа с центром на острове, с прямыми широкими улицами и аллеями, колоннадами и статуями, садами, парками и Лондона с его большим портом, промышленностью и оживленной торговлей. В кругообразной столице — шахматная уличная сеть, состоящая из 50 улиц, параллельных реке, и 50 улиц, ей перпендикулярных. Некоторые улицы отведены для грузового транспорта, движение которого ограничено определенным отрезком дня. Тротуары для пешеходов изолированы от движения транспорта и, подобно остановкам городских средств транспорта, имеют крыши, защищающие от непогоды.

Архитектура города в представлении Кабе должна символизировать дружбу всех людей мира. Поэтому каждый из 60 полностью оборудованных районов, на которые делится столица, своей архитектурой олицетворяет один из народов, а центр такого района напоминает Пекин, Иерусалим, Константинополь, Рим, Париж и другие столицы. Все здания окружены зеленью, а внутри отдельных корпусов есть тоже сады, открытые для всего населения.

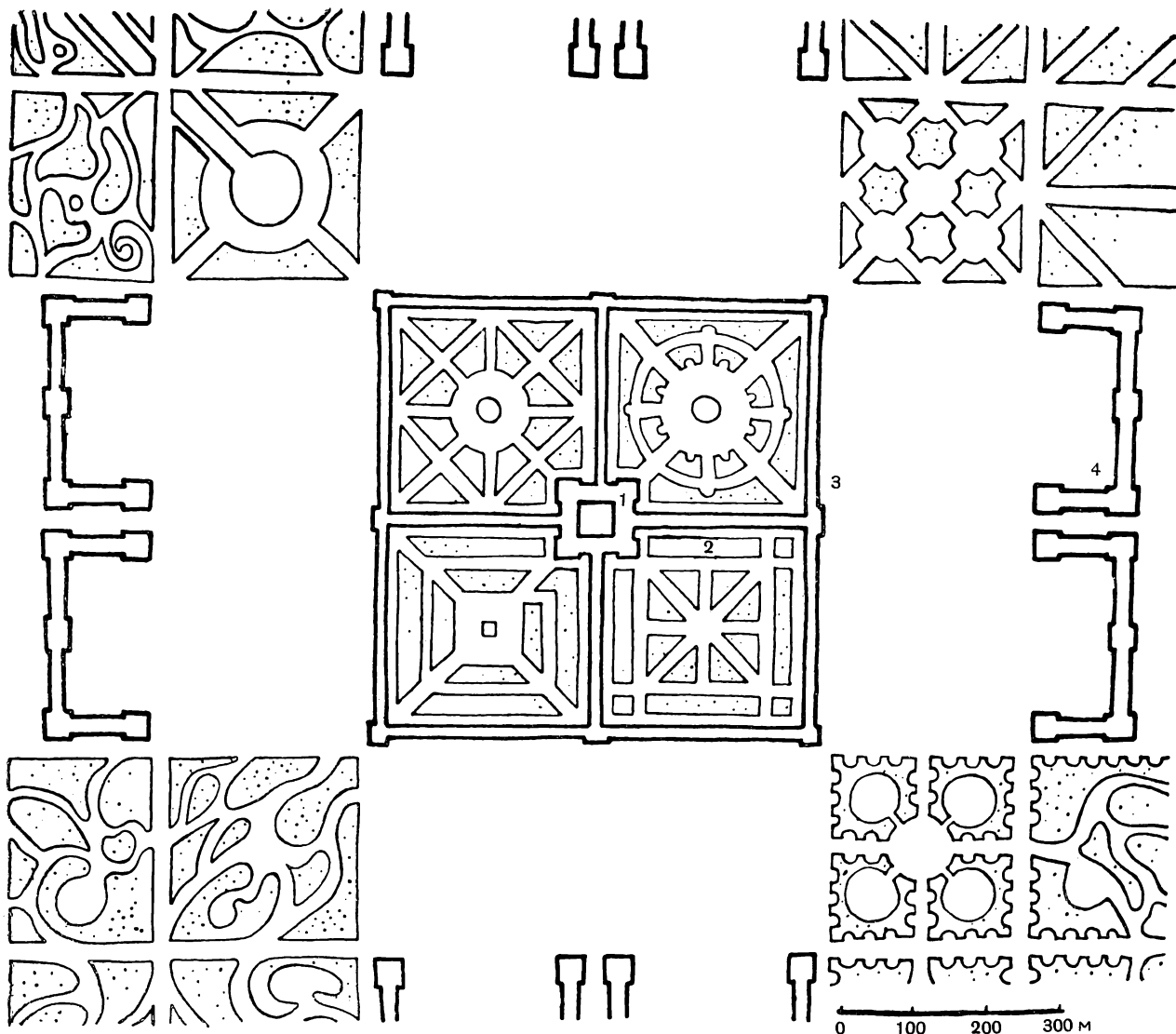
У Кабе можно найти и ряд других интересных замечаний, касающихся, например, размещения вне города вредного в гигиеническом отношении производства, больниц и кладбищ, устройства целых систем общественного обслуживания и транспорта, чистки города и организации самого жилища. Подобно остальным своим единомышленникам Кабе уделяет большое внимание описанию жизненной среды Икарии.

Коммуна Дезами

Современником Кабе был Теодор Дезами** — его секретарь и позже критик, который не без основания отвергал спорные политические взгляды Кабе, его оппортунизм и теоретический эклектизм. Будучи активным революционером, участником революционных событий 1848 г., Дезами еще в 1843 г. издает свое главное произведение «Кодекс общности», в котором излагает свои взгляды на расселение, в том числе критикует идею Кабе — сохранить большие города. Сам он стремится объединить преимущества города и села в системе коммун, на которых лежит отчетливая печать влияния теорий Фурье. Хотя он говорит: «Что касается характера и внешнего вида жилищ в коммуне, то я предоставляю архитекторам, врачам, всем компетентным в этом вопросе лицам позаботиться об окончательном плане. Я ограничусь лишь замечанием о необходимости такого расположения жилищ в коммуне, при котором

* Этьен Кабе (1788—1856 гг.) — французский утопический социалист, участник французской буржуазной революции 1830 г. Отстаивал идеи «примирения» классов уравнивания потребностей, считал необходимым сохранить при коммунизме религию. К. Маркс называл Кабе популярным, хотя и самым поверхностным представителем коммунизма. (Прим. ред.)

** Теодор Дезами (1803—1850 гг.) — выдающийся французский представитель революционного утопического коммунизма. К. Маркс высоко оценивал взгляды и идеи Дезами, называя их «логической основой коммунизма». (Прим. ред.)



24. Теодор Дезами. Общественный дворец; 1843 г. Градостроительная концепция представляет собой комбинацию проектов Фурье и Оуэна
 1 — внутреннее здание (столовая, зал собраний, опера), конторы, кафе, библиотеки; 2 — соединительные галереи; 3 — внешнее здание (квартиры, магазины, мастерские, школы); 4 — мастерские, пункты обслуживания, оранжереи

по мере роста численности населения было бы легко их постоянно перестраивать, соблюдая при этом экономию»³⁶. Именно у него, как ни у кого из утопистов можно найти подробнейшее описание новых форм расселения вплоть до мельчайших деталей.

В работе есть описания каналов, оросительных систем, способов преобразования климата, разбивки парков, строительства мастерских и жилых домов. Здесь мы впервые встречаемся с подробным описанием квартиры вместе со встроенной мебелью. Отдельная часть книги посвящена использованию принципов гигиены и в организации жизни. Дезами описывает общественные столовые и клубы, больницы, отдельные корпуса родильных отделений, а также дома для престарелых, расположенные в наиболее красивых местах коммуны. Он говорит о развитии промышленности и устранении тяжелого ручного труда при помощи машин, о жизненной среде, о постепенной перестройке городов в коммуны и о ландшафте. Свои рассуждения о расселении он заканчивает обращением к буржуазии: «Превратите в красивые и удобные поселения эти грязные деревни, эти гнилые перенаселенные города, где разлагаются одновременно тело, ум и сердце! Если эта задача выше ваших сил, оставьте, оставьте коммунизму осуществить ее. Он сумеет полностью оправдать все надежды и даже превзойти их!»³⁷.

Дезами благодаря своей цельной концепции коммуны вместе с Морелли, Оуэном и Фурье относится к тем социалистам-утопистам, которые внесли действительно новое понимание общественного развития, формирования расселения и всей жизненной среды. В его творчестве мы находим наиболее систематичное изложение утопических взглядов на расселение и жилье.

Во второй половине XIX в. различные сочинения утопистов находят дальнейшее распространение, но в то же время они постепенно утрачивают свое значение. С одной стороны — это популярный инструмент пропаганды социалистических идей, но с другой — они отвлекают уже существующее революционное движение пролетариата от его конкретных задач.

Новые люди Чернышевского

С отчетливым отголоском утопических представлений мы встречаемся в царской России. Что касается расселения, то наиболее известны мысли Чернышевского из его книги «Что делать?», имеющей характерный подзаголовок «Из рассказов о новых людях». Взгляды автора на будущее выражены в снах героини Веры Павловны. В четвертом сне рассказывается о будущей прекрасной жизненной среде, о городах, парках и зданиях. Дома там построены из стекла и стали так же, как прославленный Хрустальный Дворец, возведенный в 1851 г. в Лондоне по проекту Пекстона. Но в целом у Чернышевского городов «осталось меньше прежнего, — почти только для того, чтобы быть центрами связей и перевозки товаров, у лучших гаваней, но эти города больше и великолепнее прежних; все туда ездят на несколько дней для разнообразия; большая часть их жителей непрерывно меняется»³⁸. Подобно Дезами, Чернышевский заканчивает свои рассуждения пламенным призывом трудиться во имя лучшего будущего*.

2000-й год Беллами

Из американских утопий наиболее известно сочинение «Взгляд назад» Эдуарда Беллами. Обычная схема пробуждения героя Юлиана Веста в будущем обществе создает рамки для изображения уравнительного общества, отражающего, однако, скорее идеалы американского мещанства, чем социализма. Что касается расселения, автор прежде всего рисует свое представление о будущем Бостоне, как об огромном городе с милями широких улиц, парками, аллеями, статуями и фонтанами. Дома отапливаются электричеством, а в каждом районе на расстоянии 5—10 мин ходьбы от жилья есть выставки товаров, которые жителям по их выбору бесплатно выдают из центральных складов и доставляют по пневматической почте. В городе есть радио с несколькими программами, телевидение, общественные прачечные и кухни.

Большая популярность книги, миллион экземпляров которой был продан за короткий срок, воодушевила Беллами на продолжение этой книги. Через 9 лет, в 1897 г. он выпустил роман «Равенство»³⁹, в котором описал Нью-Йорк с парками, выросшими во много раз. Всю землю он представляет себе разделенной на отдельные районы, каждый из которых обладает всесторонне развитой промышленностью. Он описывает новые воздушные и наземные средства транспорта, приводимые в движение электричеством, и ряд других технических новинок.

Работа Беллами представляет собой смесь утопических представлений и описаний идеализированного американского крупного города и домашнего хозяйства конца XIX в. Философию 2000-го года он излагает в форме проповедей, которые можно послушать в церкви или же

* Автор не упоминает о весьма интересной с точки зрения рассматриваемых проблем русской утопии Владимира Федоровича Одоевского (1804—1869 гг.), написанной им в 1834 г. В ней предсказывается огромное развитие городов, которое, в частности, приведет к сращиванию Москвы и Петербурга в единую агломерацию (употребляя современную терминологию). В утопии рассказывается о развитии массовой культуры, о методах наглядного обучения, о появлении новых скоростных видов транспорта, изменивших стиль жизни, о новых типах домов со стеклянными перекрытиями и т. п. (Прим. ред.)

по телефону и радио, — деталь, представляющая собой довольно точный прогноз современной действительности Соединенных Штатов Америки.

«Страна свободы» Хертцки

В качестве примера явного упадка и профанации утопических философских романов, злоупотребления их популярностью можно привести выдержавшее в прошлом много изданий описание «страны свободы», автором которого был австрийский экономист Теодор Хертцка (первое издание выпущено в 1889 г.)⁴⁰. По словам автора, он отталкивается от своих утопических предшественников. По существу же это прежде всего пропаганда проходившей тогда немецкой колонизации Восточной Африки. Книга, пропитанная нелепой клеветой на коммунизм, повествует о подготовке и самой закладке утопической колонии на африканском континенте.

Описание столицы новой колонии — это конгломерат самых тривиальных мещанских представлений. В виллах, переполненных тяжелыми коврами и мрамором, кругом — кнопки, с помощью которых можно мгновенно вызвать прислугу; вечером озера, освещенные прожекторами, заполнены гондолами с катающимися. Город состоит из «приятных домиков», а в ароматных садах поют соловьи, привезенные из Европы и Азии. Когда новый человек проходит по улице, «звон бокалов, музыка и серебряный смех долетают до его ушей».

Моррисовская мечта о будущем

Однако не мещанствующим австрийцем мы закончим главу о людях, которые своим гениальным предвидением обозначили многие из целей нашего общества и дали идеи для современного градостроительства. В конце XIX в. мы встречаемся с работой, которую можно рассматривать, как исключение, в характерном для того времени процессе постепенного упадка утопических взглядов. Это поэтическая утопия англичанина Уильяма Морриса*, восхищавшегося средневековьем и трудом ремесленников, эстетика, и в то же время критика капитализма и одного из тех людей, которые внесли большой вклад в историю социалистических учений.

Его взгляды часто отождествляют с теориями его учителя Джона Рескина, но в действительности более революционный и мечтающий о социализме Моррис существенно превзошел своими взглядами Рескина. В одной из своих лекций об искусстве, прочитанной в 1868 г. в Дублине Рескин описывает город, устроенный таким образом, «чтобы не было вокруг никаких зловонных и грязных предместий, а были бы внутри стен только чистые и оживленные улицы, а вне их — открытое поле за широкою каймою садов и огородов, и в нескольких минутах ходьбы от любой части города — трава, совершенно чистый воздух и вид дальнего горизонта»⁴¹.

Уильям Моррис жизненную среду будущего описывает намного подробнее, высказывая при этом свои представления о будущем социалистическом обществе. Он знакомится с работой Беллами, вышедшей в 1888 г., а через год в журнале «Коммонуил» критически высказывается по ее адресу, правильно показывая, как мало у книги Беллами общего с социализмом и как мало привлекателен описанный в ней общественный идеал.

* Уильям Моррис (1834—1896 гг.) — английский социалист, писатель, художник и архитектор, выдающийся реформатор материальной культуры и искусства. Видел в искусстве мощное средство воздействия на общество. Активно участвовал в рабочем движении, изучал и пропагандировал учение Маркса, не став, однако, последовательным марксистом. Сыграл важную роль в становлении модерна как художественного направления, а также оказал сильное влияние на формирование новых архитектурных принципов, стремясь к сочетанию прекрасного и полезного, органичности содержания и формы, функции и художественного образа в зодчестве. Моррис резко выступал против элитарности искусства и считал произведением искусства все, что окружает человека и отмечено печатью его деятельности. Он требовал, чтобы все материальное окружение человека было прекрасным. (Прим. ред.)

Вскоре после этого он издает свою самую известную и интересную работу «Вести ниоткуда», которая в известной степени была также ответом Беллами. Это насыщенное поэтическое произведение, отразившее, разумеется, в значительной степени и те противоречия, которые его автор испытывал. В отличие от Беллами, Моррис не занимается расписыванием различных технических устройств и сосредоточивает внимание главным образом на раскрытии новых, лучших свойств людей. При этом он критикует капитализм как «эпоху машин», а будущее представляется ему временем, вернувшимся к «эпохе ремесла». Его герой просыпается в 2000 г. в английском обществе после социалистической революции, но люди здесь носят средневековые одежды. Общество 2000 г. занимается ручным производством, а наибольшее внимание из всех производственных процессов Моррис уделяет описанию уборки сена, которую он, очевидно, очень любил. Во многих местах здесь проявляется любовь Морриса к средневековью, столь характерная и для его эстетических взглядов.

При этом его книга — единственный утопический роман, в котором рисуются картины социалистической революции, включающей генеральную забастовку, уличные бои, попытки контрреволюции повернуть ход истории назад, объявление осады в Лондоне, стрельбу в рабочих, создание рабочей милиции и гражданскую войну.

Действие утопии разыгрывается в Англии, а к ее самым прекрасным частям относится поэтичное описание возрожденной земли и реки Темзы. Описание будущих населенных мест Моррис использует как повод для выражения своего взгляда на другие теории: «Поймите, что бедность исчезла. Фаланстеры Фурье представлялись естественными в свое время, но они были всего навсего убежищами от крайней нужды. Такой образ жизни мог быть придуман только людьми, подавленными жесточайшей нищетой»⁴². На месте бывших трущоб в английских городах ежегодно в мае проводится праздник в память «уничтожения нищеты», сопровождаемый танцами и песнями. Хотя в стране оставлены небольшие города, основная часть населения переехала в небольшие сельские поселки. Лондона в представлении автора нет, а на его месте — обновленная земля с системой небольших поселков. «Что касается больших мрачных городов, которые были когда-то промышленными центрами, — пишет У. Моррис, — они исчезли, как и лондонская пустыня из кирпича и известки. Но так как они были всего лишь центрами промышленности и, следовательно, не служили ничему иному, как только спекуляциям на денежном рынке, они оставили меньше следов своего существования, чем Лондон»⁴³.

Моррис понимал, что «все наши перенаселенные города и фабрики являются попросту результатом погони за прибылью. Капиталистическое производство, капиталистическая собственность на землю и капиталистическая торговля гонят людей в большие города, чтобы эксплуатировать их там в интересах капитала...»⁴⁴.

Возможность ликвидации такого положения он видел только в уничтожении городов и промышленности. Именно последние из приведенных цитат иллюстрируют противоречивость взглядов Морриса и его идеализм, отразившийся в его основном представлении о будущем населении как федерации небольших идиллических поселков*.

* В то же время следует отметить, что доктрина планового централизованного расселения, необходимость устранения крупных городов и уничтожения противоположности между городом и деревней выдвигаются Моррисом за 10 лет до появления шумевшей книги Эбенизера Хоуарда и его идеи города-сада. Социальные позиции У. Морриса заставили его пересмотреть общую направленность архитектурного творчества и установить новую «школу ценностей» архитектурных задач. Впервые на первый план Моррис выдвигает совершенно неведомую раньше архитекторам проблему — создание «красоты земли», т. е. тему районной планировки. Вслед за этим он ставит не дворцы, театры, музеи, как это было раньше, а архитектуру рядовых массовых жилых домов и промышленную архитектуру, на которую раньше вообще не обращалось внимания. (Прим. ред.)

Рассказ о развитии утопических теорий в XIX в. был бы неполным без упоминания ряда попыток практического основания утопических поселений и применения новых форм расселения.

Такие попытки мы можем наблюдать уже в середине III в. н. э., когда античный философ Плотин хотел в соответствии с идеалами Платона основать недалеко от Рима город «Платонополис». Во второй половине XIX в. наиболее успешным использованием принципов Фурье можно, очевидно, считать создание Б. А. Годеном «фамилистеры» для рабочих его литейного завода во французском городе Ги. Наибольшее количество утопических колоний было основано в США. Их создавали различные религиозные секты, отдельные утописты или их ученики⁴⁵. Однако в своем большинстве это были небольшие поселения, в которых представления утопистов проявились лишь частично: совместное ведение хозяйства, столовые и т. п.

Утопии и литература

Английский писатель Герберт Уэллс сознательно внес утопические черты в ряд своих романов. На взгляды Беллами и Морриса он в 1898 г. реагирует горестной картиной будущего в книге «Когда спящий проснется».

В 1901 г. он делает попытку систематического изложения своих представлений о будущем развитии общества и науки в «Предвидениях»⁴⁶. Он не отрицает дальнейшего существования больших городов, возникновение которых соединяет прежде всего с развитием транспорта. Уэллс предполагает возможность дальнейшего роста многомиллионных городов-гигантов, он считает необходимым заботиться о более равномерном размещении промышленности и одновременном устранении различий между городом и деревней.

Из французской литературы наиболее известно жюль-верновское изображение идеального Франсевилля на 100 тыс. жителей и отталкивающего Штальштадта в романе «Пятьсот миллионов бегумы», написанного в 1879 г. и несущего на себе отпечаток впечатлений от франко-германской войны и утопических представлений (в особенности в описании Франсевилля). Анатоль Франс посвятил утопическим представлениям главу своего философско-поэтического романа «На белом камне», написанного в 1904 г. Герой книги пробуждается в 2270 г. и спрашивает Мишеля — гражданина, живущего в эпоху 2270 г. «Как? Вы уничтожили города? Что же случилось с Парижем?» — «Там теперь никто и не живет, — ответил Мишель. — Большая часть этих пятиэтажных домов, нездоровых и безобразных, в которых квартировали горожане прошлой эры, развалилась и не была восстановлена. В XX в. этой несчастной эры строили прескверно... Не имея ни судов, ни торговли, ни армии, мы не имеем и городов в точном смысле слова. Однако населенность в некоторых местах гуще, чем в других, и, несмотря на быстроту сообщения, металлургические и рудные центры населены до крайности»⁴⁷.

Научно-фантастическая литература

Отзвук утопических представлений можно найти и в чешской литературе. С целым рядом таких мотивов мы встречаемся чаще всего в романах и повестях Якуба Арбеса. Вспомним хотя бы его «Кандидатов существования», герои которых готовятся основать утопические колонии чешских эмигрантов в Небраске.

Различные взгляды на будущее расселение мы могли бы найти в литературных произведениях вплоть до наших дней. Особенно это относится к научно-фантастической литературе. В романе «451° по Фаренгейту» Рея Бредбери рисуется пессимистическая картина механизированного города с ракетными автомобилями и механизированным жилищем с экранами вместо стен⁴⁸.

Абсолютное изменение всей системы расселения и сельскохозяйственного производства изображает в своей книге «Туманность Андромеды» Иван Ефремов⁴⁹.

Раскрытие необозримого богатства градостроительных представлений утопистов можно было бы без сомнения продолжать дальше. Идеи утопистов живы до сих пор, в то время как градостроительные взгляды той поры в ряде случаев принадлежат уже только истории. Жизненность творчества утопистов базируется на том, что свои представления о будущих городах они выводили из глубоко продуманных новых общественных отношений и в большинстве случаев соединяли их с ликвидацией частной собственности, со справедливым разделением общественных богатств и лучшими отношениями между людьми.

У утопистов мы находим все варианты развития расселения. Одни из них предполагали сохранить города и деревни, другие исходили из ликвидации городов и создания сети небольших поселений, третьи сосредоточивали все население в одном городе, четвертые предлагали совершенно новые системы расселения. При этом утописты задумывались не только о том, каким могло бы быть расселение в будущем, но также о технических средствах и особенно об общественных условиях, которые стали бы предпосылкой достижения их целей.

Именно у них мы впервые встречаемся с продуманными системами общественного обслуживания жилых районов и целых городов, а в связи с этим и с идеями зонирования городов. У них же мы находим принципы устройства домов-коммун и рационального размещения отдельных частей города и его обслуживания. Поэтому именно у них можно искать прообразы современных градостроительных теорий и концепций дальнейшего развития расселения.

Разумеется, взгляды утопистов на расселение не были единообразными и в отдельных случаях сегодня кажутся нам наивными. Однако мы не должны судить о них с позиций современных знаний, а подходить к ним прежде всего, с точки зрения того нового, что они принесли в свое время, как способствовали обогащению мысли человеческого общества и сколько идей дают нам сегодня. Многие из их взглядов на расселение сегодня мы уже не считаем утопическими, но мы также знаем, как много их вполне оправданных принципов, относящихся к организации жизни города, еще только ожидает своего воплощения в будущем.

Сноски к главе III

1. Й. Мацек. Табор в гуситском революционном движении. М., 1959, т. II, стр. 99—100.
2. М. Machovcová — М. Machovec. Utopie blouznivců a sektářů. Praha, 1960, S. 392.
3. Томас Мор. Утопия. М., 1953.
4. Томаззо Кампанелла. Город Солнца. М., 1954.
5. Там же, стр. 40.
6. А. В. Луначарский. Ленин и монументальная пропаганда. «Литературная газета», 1929, 29 января.
7. Johannes Valentinus Andreae. Reipublicae Christianopolitanae Descriptio. Argentorati, 1619, 34. В 1741 г. книга была издана на немецком языке в Эсслингене.
8. Френсис Бекон. Новая Атлантида. М., 1954.
9. Английским утопистам посвящена книга: А. L. Morton. The English Utopia, содержащая как большой фактический материал, так и оценку отдельных утопистов. (Немецкое издание книги: A. L. Morton. Die englische Utopia. Berlin, 1958.)
10. Развитию утопических взглядов во Франции посвящена книга: Roger Garaudy. Les sources francaises du socialisme scientifique. Paris, 1949, которая,

однако, периоды XVII и XVIII вв. характеризует лишь в общих чертах. Преимущественно французских утопистов касается работа: F. Kleinwächter. Staatsromane. Wien, 1891, содержащая ряд фактических данных.

11. Denis Vairasse. Histoire des Sevarambes, peuples qui habitent une partie du troisième continent communément la terre australe. Seconde partie. 3. Paris, 1677, p. 261—262.

12. Там же, стр. 250—256.

13. Gabriel de Foigny. La Terre australe connue, c'est à dire la description de ce pays inconnu jusqu'ici, de ses moeurs et de ses coutumes par Mr. Sadeur. Vanes, 1676, p. 63.

14. Francois de Salignac de la Mothe Fénelon. Les Aventures de Télémaque fils d'Ulysse. Nouvelle édition Avignon, 1816, 124. Словом Betique в то время называли плодородный район современной Андалузии в Испании.

15. Encyclopédie méthodique. Vol. XXXI. Architecture 1. Paris 1788, p. 386.

16. Charles Francois Tiphaigne De La Roche. Histoire naturelle, civile et politique des Galligènes antipodes de la nation française, dont ils tirent leur origine ... Amsterdam, 1765. (По статье Л. С. Гордона «Забывший утопист»

XVII в. Тифен Делярош». История социалистических учений. М., 1962, стр. 89—111.)

17. Mercier. L'an deux mille quatre cent quarante. Rêve s'il en fut jamais. London, 1772, p. 4.

18. Там же, стр. 10.

19. Там же, стр. 14—15.

20. Морелли. Кодекс природы или истинный дух ее законов. М.—Л., 1947.

21. Роберт Оуэн. Избранные сочинения, т. I, II.

22. Robert Owen. A. Development of the Principle and Plans on which to establish Self-Supporting Home Colonies, as a most secure and profitable investment for Capital and an effectual means permanently to remove the cause of ignorance, poverty and crime; and most materially to benefit all classes of society by giving a right application to the now greatly misdirected powers of the human faculties and of physical and moral science. London, 1841. Это оригинальное издание, посвященное правительствам Англии, Австрии, России, Франции, Пруссии и Соединенных Штатов Америки, хранится в пражской Университетской библиотеке, где находится также известная работа Оуэна The Book of the new Moral World. London, 1836, с собственноручным посвящением автора: «To His Imperial Majesty the Emperor of Austria, Presented by the Autor», столь характерным для его иллюзий о просвещенном монархе или правительстве, которые бы провели его систему в жизнь.

23. Там же, стр. 40.

24. Victor Considérant. Exposition abrégée du système phalanstérien de Ch. Fourier. Paris, 1921, p. 21—22.

25. Шарль Фурье. Избранные сочинения. М., 1954, т. III, стр. 541.

26. Charles Fourier. Théorie de l'unité universelle. Troisième volume. Oeuvres Complètes. Tom Quatrième. Paris, 1841, p. 300. Недостаточную известность теорий города Фурье можно объяснить прежде всего обширностью его творчества. В изданных произведениях главное внимание уделяется его философии и в них упоминаются только фаланги. Взгляды на город не включены в уже цитированное четырехтомное советское издание, полностью отсутствуют в небольшом чехословацком издании, а также в новом французском (Edition sociales. Paris, 1953).

27. Там же, стр. 312.

28. Charles Fourier. Cités ouvrières Des modifications à introduire dans l'architecture des villes. Paris, 1849, p. 29.

29. Victor Considérant. Exposition abrégée. Paris, 1921, 20.

30. F. H. Zieghenhausen. Lehre vom richtigen Verhaeltnisse zu den

Schoepfungswerken, und die durch oeffentliche Einfuehrung derselben allein zu bewerkende allgemeine Menschenbegluekung. Hamburg, 1792. Детально его влияние рассматривает G. Strauss в специальном исследовании: F. H. Zieghenhausen. Ein vergessener deutscher Utopist und seine Siedlungsprojekte von 1792. Omagiu lui George Oprescu. Bucuresti, 1961.

31. Там же, стр. 337.

32. Bernard Bolzano. O nejlepším státě, Praha, 1952, s. 18—84.

33. Ф. Буонарроти. Заговор во имя равенства, именуемый заговором Бабефа. М.—Л., 1948, т. 1, стр. 306.

34. Там же, стр. 306—310.

35. Этьен Кабе. Путешествие в Икарию, философский и социальный роман. М.—Л., 1935.

36. Теодор Дезами. Кодекс общности. М., 1956, стр. 118. Что касается критики Дезами мнения Кабе о возможности сохранения больших городов, необходимо учитывать, что Кабе в предисловии к вышеприведенному второму изданию своей книги сообщает, что он не берет на себя точно определить условия жизни будущего общества и что можно предполагать как существование городов, так и их ликвидацию.

37. Там же, стр. 377.

38. Н. Г. Чернышевский. Что делать? М., 1966, 407.

39. Эдуард Беллами. Равенство. М., 1907.

40. Theodor Hertzka. Freiland ein soziales Zukunftsbild. Dresden, 1892.

41. Джон Рескин. Сезам и лилии. Спб., 1900, стр. 68.

42. Уильям Моррис. Вести ниоткуда или эпоха спокойствия. М., 1962, стр. 114.

43. Там же, стр. 118—119.

44. William Morris. Useful work uses versus toil (1885). Selections. M., 1959, p. 466—467.

45. Короткое описание ряда таких колоний в одной из своих небольших работ. 1845 г. дает Ф. Энгельс (Собр. соч., т. III, М., 1930, стр. 253—267). Систематическое описание можно найти в книге: Charles Nordhoff. The Communitistic Societies of the United States. London, 1875.

46. Г. Д. Уэллс. Предвидения. Собр. соч., 1911, т. 12. Взгляды на расселение изложены во второй главе «Вероятное расселение городов», стр. 29—51.

47. Анатолий Франс. На белом камне. Полное собр. соч. М., 1930, т. 6, стр. 143.

48. Рей Бредбери. 451° по Фаренгейту. М., 1956.

49. Иван Ефремов. Туманность Андромеды. М., 1958.

IV. ГОРОД XIX ВЕКА

В то время как утописты размышляли о будущем гармоничном обществе и его прекрасных городах, в реальной действительности шел процесс стихийного роста капиталистического города. Ф. Энгельс, много внимания уделивший вопросам формирования и развития капиталистического общества, в середине прошлого века охарактеризовал этот процесс на типичном примере Англии, которая еще «шестьдесят—восемьдесят лет тому назад... была страной, похожей на всякую другую, с маленькими городами, с незначительной и малоразвитой промышленностью, с редким, преимущественно земледельческим населением. Теперь это — страна, непохожая ни на какую другую, со столицей в 2½ миллиона жителей, с огромными фабричными городами, с индустрией, снабжающей своими изделиями весь мир...»¹.

Наступление урбанизации

В нескольких словах здесь дано определение явления, которое было бы можно иллюстрировать большим числом статистических данных о концентрации жителей в больших городах, о непрерывном увеличении процента городского населения, о развитии промышленности и транспорта, об уничтожении старых городов и росте антисанитарных рабочих предместий. В 1850 г. в городах мира с населением свыше 10 тыс. жителей жило вдвое больше людей, чем в 1800 г., а в настоящее время население этих городов возросло по сравнению с 1850 г. более, чем в 10 раз. В 1800 г. в европейских городах с числом жителей, превышающим 100 тыс. человек, жило свыше 5 млн., через 50 лет их было уже 13 млн., в 1900 г. — 50 млн., а еще через 50 лет — 120 млн. жителей. В Лондоне в 1800 г. было приблизительно 800 тыс. жителей, а в 1900 г. — 4,5 млн. Для Парижа та же разница выражена в соотношении 0,5 и 2,7 млн., для Берлина 0,1 и 1,9 млн., для Нью-Йорка (без пригородов) 0,07 и 3,4 млн. Это период упадка архитектуры и одновременно период возникновения первых сооружений из стали, небоскребов и скоростных дорог.

Ухудшающиеся условия жизни в городах повлекли за собой довольно большие социальные последствия. В районах бедноты, лишенных элементарных санитарных условий, вспыхивали эпидемии, захлестывавшие и население привилегированных кварталов. Рабочие кварталы городов становились очагами революционного движения, а большие города, которые капитализм неизбежно порождал, угрожали материальным и политическим основам его существования.

Последствия урбанизации

В этой связи легко понять некоторых буржуазных политиков XIX в., критиковавших состояние городов того времени и взывавших к переменам. Бисмарк стоял за ликвидацию больших городов, не дававших ему хороших солдат и угрожавших его политической власти. Автор сочинения «Предостережение в связи с жилищным вопросом» в 1887 г. откровенно раскрыл причины стремления общественных деятелей того периода улучшить состояние рабочих кварталов и целых городов. Он писал: «... господствующие классы должны быть решительно выведены из состояния своей дремоты. Они должны, наконец, понять, что если и понесут большие жертвы, то это будет лишь умеренной и незначительной страховкой от эпидемий и социальных революций, которые станут неизбежными в том случае, если мы не прекратим жилищными условиями вынуждать низшие классы в наших крупных городах к ведению варварского, почти звериного образа жизни»².

Деятельность ряда политиков XIX в. сопровождается отдельными филантропическими попытками просвещенных, или скорее расчетливых, фабрикантов построить «образцовые колонии». Фальшь этих попыток резко и убедительно вскрыл Ф. Энгельс в своем «Жилищном вопросе». Понятно, что отдельные «образцовые дома» и поселки лишь незначительно повлияли на весь процесс развития расселения, характеризующийся, с одной стороны, чрезмерной концентрацией, а с другой, обезлю-

дением села и застоем тех городов, которые были обойдены развитием капиталистической промышленности.

Новые градостроительные теории

Градостроительные теории того периода развивались под влиянием быстрого роста городов и концентрации производства и населения, а также, разумеется, под влиянием требований буржуазии, которая хотела жить в удобных районах и не хотела испытывать угрозу ни от эпидемий, ни от революций, очаги которых она верно распознала в быстрорастущих пролетарских предместьях.

Первые признаки новой концепции города можно наблюдать еще до наступления XIX в. Они содержатся, например, в работах некоторых архитекторов, разрабатывавших планы восстановления Лондона после пожара в сентябре 1666 г.³

Новые градостроительные концепции можно проследить на планировке американских городов, которые закладывались на свободных территориях и не должны были считаться со старыми, феодальными структурами городов. Стремительный рост американских городов представляет собой в значительной степени самостоятельную и весьма обширную главу истории градостроительства⁴.

Перестройка Парижа

Наиболее последовательно возникновение градостроительных концепций, характерных для XIX в., можно проследить во Франции, прежде всего на примере ее столицы — Парижа.

Предпосылки для развития столицы в XIX в. были созданы уже на предыдущем этапе. К ним относится грандиозный проект Версальского парка, предложенный в середине XVII в. ландшафтным архитектором Людовика XIV Андре Ленотром. К той же группе предпосылок относится проводившийся в 1748 г. конкурс на проект площади Людовика XV в Париже*, первые попытки реконструкций городов, в том числе нереализованный проект реконструкции и художественного оформления города Тулузы (1754) и нереализованный проект Ж. Ф. Блонделя для Страсбурга (1764 г.)⁵.

В самом Париже до начала французской революции были осуществлены лишь частные меры и по специальному плану разбито несколько площадей, последней из которых была Площадь Согласия, торжественно открытая королем в 1763 г. В целом город пребывал в плохом состоянии.

Новый этап строительства Парижа, располагавшего населением в полмиллиона человек, открыла французская революция. Уже 21 апреля 1791 г. муниципалитет рассматривает вопрос об улучшении транспортных связей и благоустройства города. 4 апреля 1793 г. создается временная комиссия художников, которая на основе использования предыдущих работ подготавливает план города, в котором предлагает реконструкцию и строительство коммуникаций, освоение новых территорий и санитарное благоустройство отдельных частей города**.

При Наполеоне I в городе началось значительное строительство и были пробиты некоторые новые улицы.

Представляет интерес декрет Наполеона от 15 октября 1810 г. о размещении мануфактур и мастерских, согласно которому все производственные единицы делились на три категории с точки зрения вредности и

* Площадь Людовика XV (позже переименованная в пл. Согласия) была сооружена по проекту Ж. А. Габриэля. Это крупнейшая площадь Парижа (245×175 м) была задумана как открытый ансамбль, застроенный только с одной стороны. Сооружение площади ознаменовало окончательный переход к новым градостроительным концепциям, основанным на широких пространственных решениях. (Прим. ред.)

** План Парижа, разработанный Комиссией художников при Конвенте, имел много ценных идей. Он предусматривал формирование главных фокусов парижского диаметра — пл. Звезды и пл. Наций, а также прокладку широкой прямолинейной магистрали от Лувра к пл. Бастилии. В соответствии с этим проектом, носившим в целом передовой для своего времени характер, были предложены улицы Кастильоне и часть улицы Риволи, вошедших в систему центрального ансамбля Парижа. (Прим. ред.).

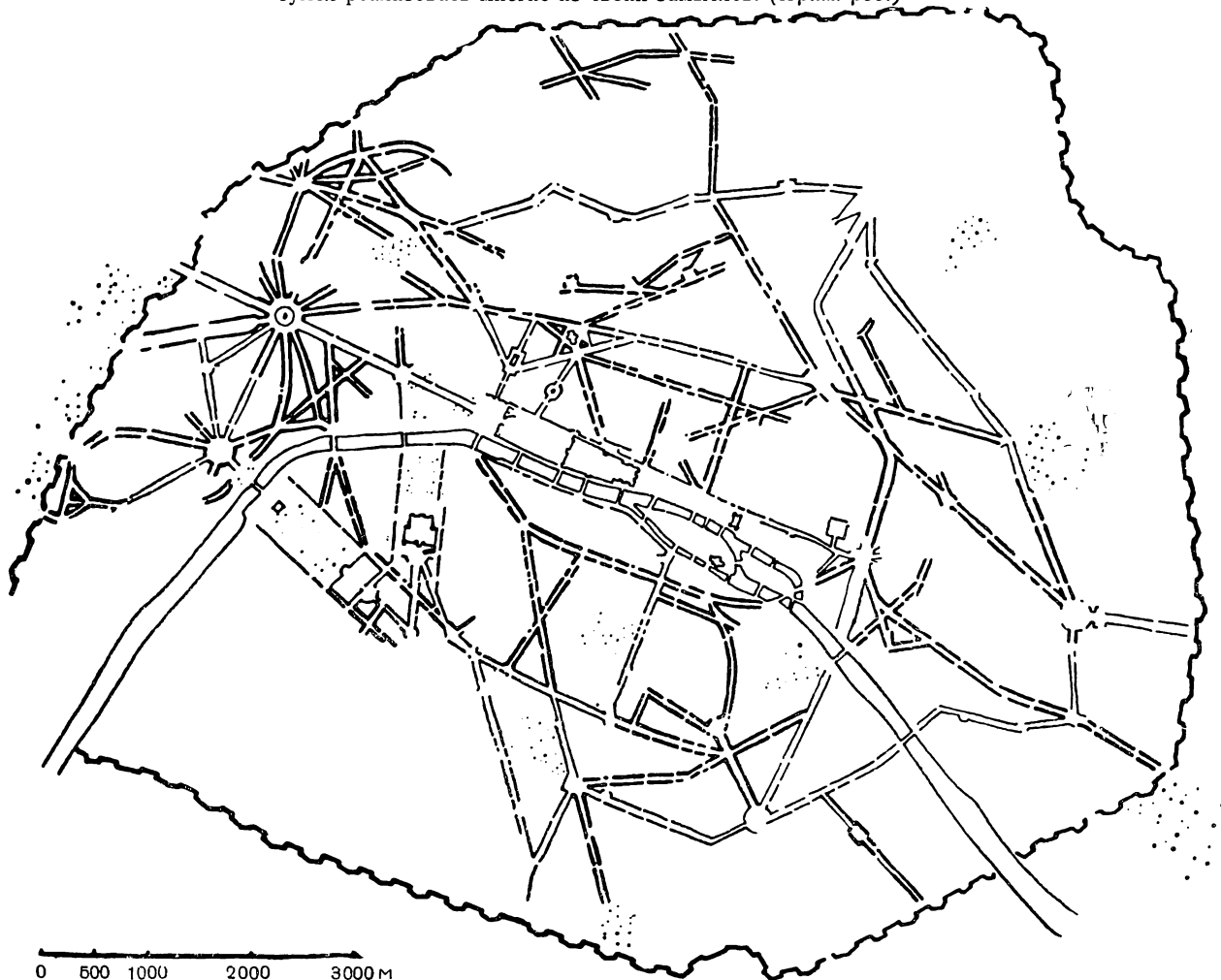
в зависимости от этого определялись отступы от жилой застройки и другие условия строительства.

Париж Османа

Самые большие перемены Париж пережил при Наполеоне III, после того как в 1853 г. парижским префектом стал Жорж Эжен Осман*. Этот период, изучаемый многими историками, занимает значительное место в истории градостроительства, и его оценка колеблется в пределах от восторженного изумления до уничтожающей критики. Одни восхищаются общей концепцией безбоязненных реконструктивных вмешательств и их значением для современного Парижа как с эстетической, так и функциональной точки зрения. Другие, наоборот, указывают на жесткость османовских мер, его финансовые махинации, сомнительность мотивов, которыми он руководствовался, и сомнительность результатов, которых он достиг. Из дневника Османа приводятся различные цитаты, из которых одни свидетельствуют о благородстве его замыслов, другие, наоборот, открыто показывают то значение, которое он придавал новым бульварам при подавлении народных восстаний. Известна критическая оценка Ф. Энгельса, который прежде всего обратил внимание на стремление Османа пробивкой новых улиц сделать невозможной борьбу пролетариата на баррикадах в старых кривых переулках. Он справедливо замечает, что новые улицы лишь репрезентативны и образуют кулисы, за которы-

25. Париж; 1852—1914 гг.
Проект реконструкции
Османа

* Барон Осман (1809—1891 гг.) был префектом департамента Сены до 1870 г. и сумел реализовать многие из своих замыслов. (Прим. ред.)



ми (и до сих пор) скрываются старые антисанитарные жилища: «Под «Османом» я разумею здесь не только специфически бонапартистскую манеру парижского Османа прорезать длинные, прямые и широкие улицы сквозь тесно застроенные рабочие кварталы, обрамляя эти улицы по обеим сторонам большими роскошными зданиями, при чем имелось в виду наряду со стратегической целью — затруднить баррикадную борьбу, образовать зависящий от правительства специфически-бонапартистский строительный пролетариат, а также превратить Париж в город роскоши по преимуществу. Я разумею под «Османом» ставшую общепринятой практику прорезывания рабочих кварталов, в особенности расположенных в центре наших крупных городов, что бы ни служило для этого поводом: общественная ли санитария или украшение, спрос ли на крупные торговые помещения в центре города или потребности сообщения, вроде прокладки железных дорог, улиц и т. п. Результат везде один и тот же, как бы ни были различны поводы: безобразнейшие переулки и закоулки исчезают при огромном самохвальстве буржуазии по поводу этого чрезвычайного успеха, но... они тотчас же возникают где-либо в другом месте, часто даже в непосредственной близости»⁶.

В целом реконструкция Османа представляет собой формальную композицию в духе классицизма и отражает стремление превратить Париж в город, находящийся на уровне градостроительных идей XVIII в. Однако нельзя отрицать того, что преобразованиям этим свойственна широта замысла и определенная концепция. Необходимо помнить и то, что теперешний Париж с восьмимиллионным населением все еще живет на основе того плана, который был разработан для города с двухмиллионным населением.

Реконструкция Парижа нашла довольно большой отклик во всем мире. Париж стал образцом для других городов, однако ни в одном из них не удалось провести реконструкцию, как в Париже. В начале 50-х годов нашего века французский архитектор Клод ле Кор предложил дополнить современную планировку Парижа аналогичной Елисейским полям пробивкой трех новых улиц, образующих с теперешней улицей этого названия композицию в виде креста.

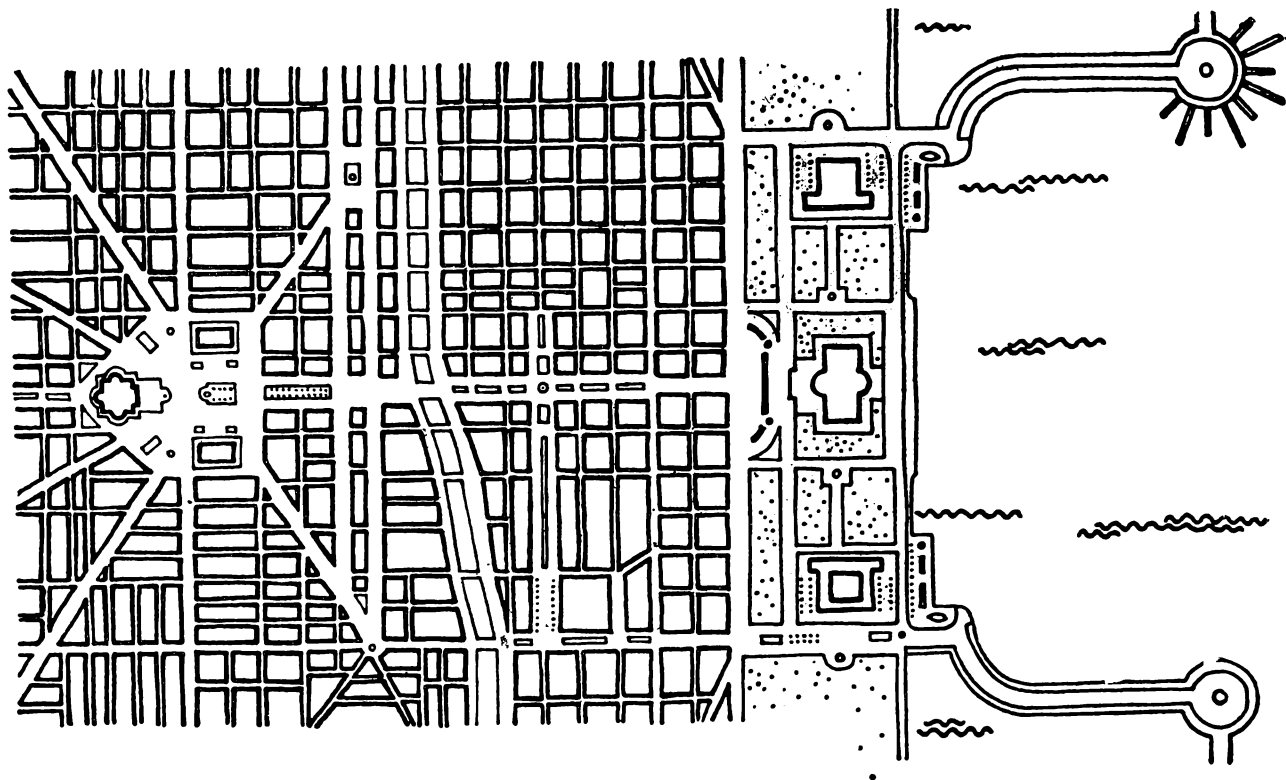
Отчетливое влияние принципов «украшения города», французского академического урбанизма и «Эколь де боз'ар» проявилось и в Соединенных Штатах, причем не только в XVIII в. при закладке г. Вашингтона и некоторых других городов, но и в конце XIX в. Инициатором движения, лозунгом которого было *City Beautiful* — «прекрасный город», был архитектор Бернхэм*. Не случайно он создавал грандиозные перспективы композиционных осей и *point de vue***, завершаемых монументальными классическими архитектурными сооружениями.

Влияние нового движения сказалось также на деятельности комиссии, которая в 1901 г. под председательством Бернхэма была уполномочена восстановить первоначальный проект Вашингтона. Наиболее отчетливым реализованным свидетельством таких концепций стало несколько позже вмешательство в первоначальный шахматный план Филадельфии. После 1919 г. Ж. Гребер заканчивает реконструкцию диагональной оси Бенджамин Франклин Парквэй длиной приблизительно с Елисейские поля между Триумфальной аркой и Площадью Согласия. Новая улица соединяет центр города с Фэйрмаунт Парком и зрительно завершена архитектурными доминантами в духе классицизма. Однако эти концепции не помогали разрешению проблем стихийно растущих городов. Они не удовлетворяли также финансовых и промышленных предпринимателей.

Нельзя идеализировать и общее влияние Бернхэма на американскую архитектуру, поскольку оно означало укрепление позиций псевдоисторического эклектизма.

* Бернхэм Даниель Гудзон (1846—1912 гг.).

** Видовых точек. (*Прим. ред.*)

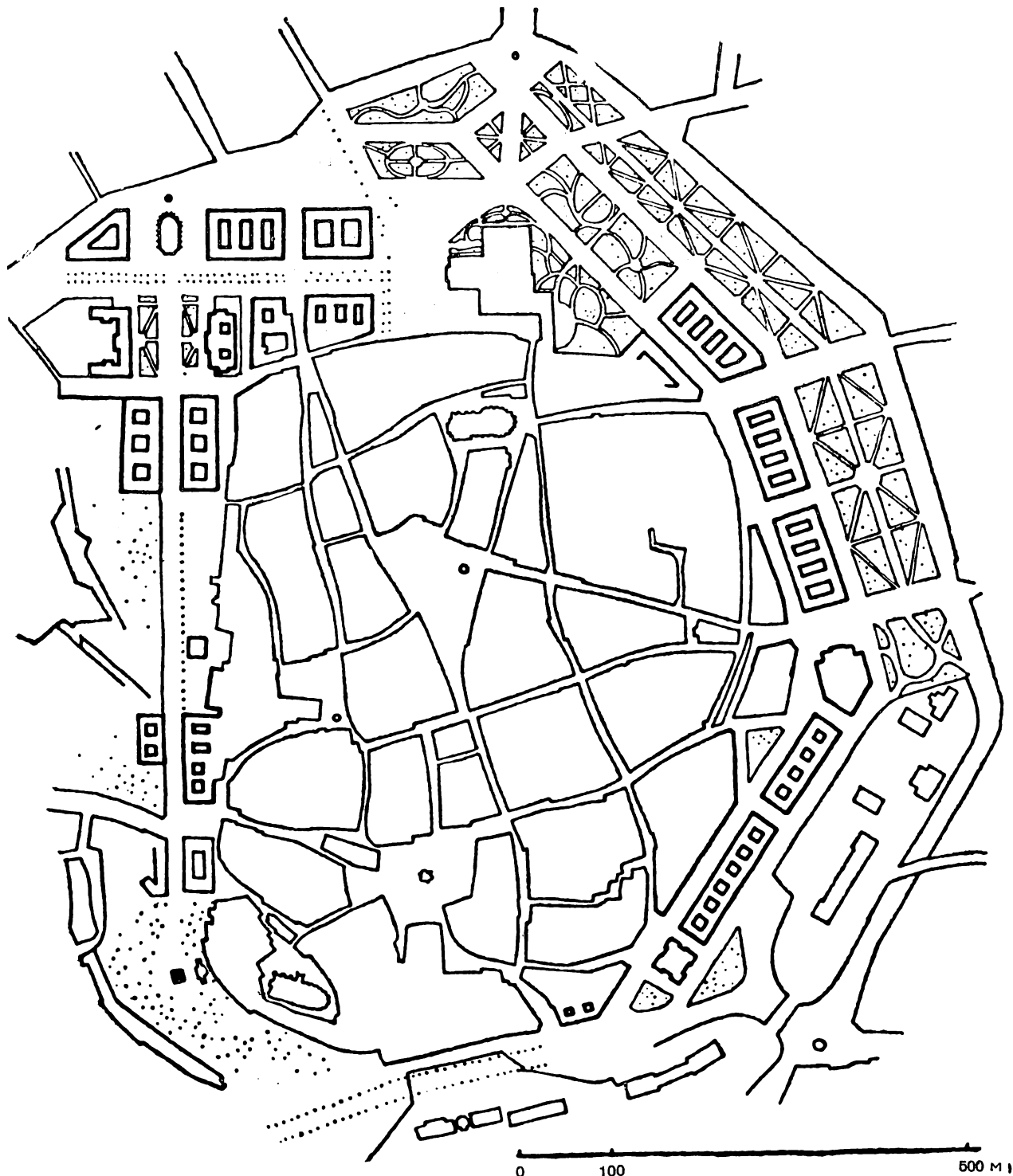


26. Даниэль Г. Бернхэм.
Проект реконструкции
центра Чикаго; 1909 г.
Отчетливое влияние
классической француз-
ской градостроительной
школы

На новом этапе композиционные принципы в строительстве городов были заменены зонированием, определяющим в точных цифрах и сроках функцию и способ застройки отдельных территорий города. Нормы при этом стали такими, чтобы дать возможность как можно более интенсивно использовать городскую землю. На территории Нью-Йорка (без пригородов) по американским подсчетам можно было бы при соблюдении всех зональных предписаний разместить 77 млн. человек, что представляет фантастическую плотность 4 тыс. жителей, а в Чикаго — даже 5,5 тыс. жителей на 1 га.

Сравнительно сносными были зональные предписания для кварталов коттеджей, где допускались только изолированные и сдвоенные дома и исключались все остальные функции и способы застройки. В промышленной зоне разрешалось смешивать производство, жилье и торговлю, а высота застройки, за исключением зон коттеджей, практически была неограниченна. Конечно, зонирование представляет собой своего рода теоретический взгляд на город как на территорию, которую необходимо прежде всего как можно более интенсивно использовать для строительства.

Нереализованный проект восстановления Лондона, османовская реконструкция Парижа и американское «движение за прекрасные города» образуют существенную составную часть градостроительных теорий XIX в. Однако эти теории представляют собой прежде всего дальнейшую разработку академических градостроительных концепций в духе классицизма XVIII в., принеших, однако, разочарование в суровых условиях гриндерского капитализма. Стремление извлечь из городской земли максимум возможностей не могло опираться на классическое градостроительство. В то время больше ценились попытки дать целенаправленное развитие бурному росту промышленных городов. Именно эти попытки постепенно переросли в теорию «регулировки» города, выражен-



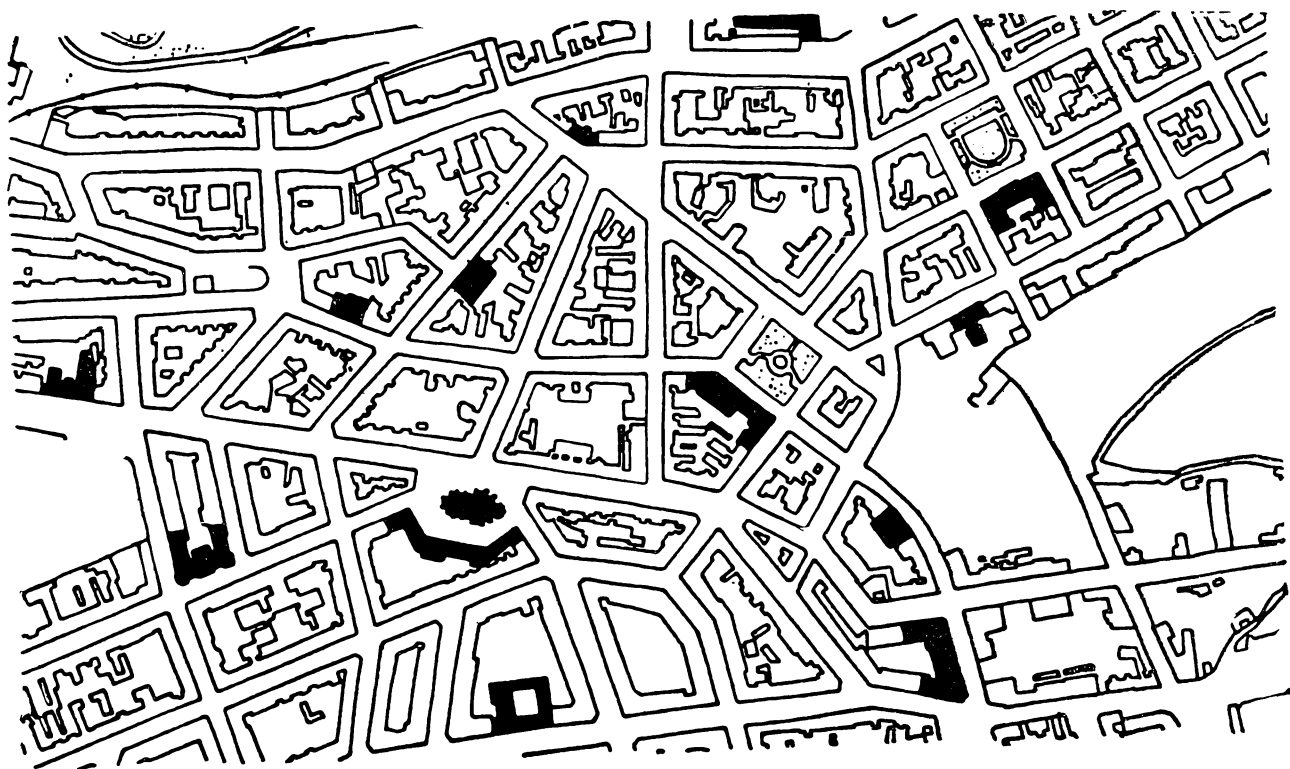
27. Ян Лоренц. Конкурсный проект реконструкции Брно (в пределах крепостных стен); 1861 г.

Регулировочные планы Р. Баумейстера

ную позже в строительных законах, за выполнением которых должна была следить прежде всего «строительная полиция»*.

Лишь во второй половине XIX в. проблемы промышленных городов находят отражение в специальной литературе. Первой работой, отмечен-

* Специальная организация, существующая в ряде капиталистических стран и созданная для упорядочения застройки городов и соблюдения строительных норм и правил частными застройщиками. (Прим. ред.)



28. Прага-Жижков. Современная застройка, характеризующаяся интенсивным использованием территории в квартале, строительство которого было начато во второй половине XIX в.

ной комплексным подходом к новым проблемам, стала книга профессора из Карлсруэ Р. Баумейстера, посвященная принципам расширения городов. На эту тему в 1874 г. в Берлине автор читает лекцию на заседании Объединения немецких архитектурных и инженерных обществ. Заседание одобряет приводимые ниже основные тезисы:

«1. Проектирование расширения городов состоит прежде всего в определении транспортных трасс: улиц, каналов, которые должны разрабатываться систематично и подробно.

2. Разработка уличной сети должна охватывать лишь главные направления, причем желательно сохранять существующие дороги и отчетливые границы участков.

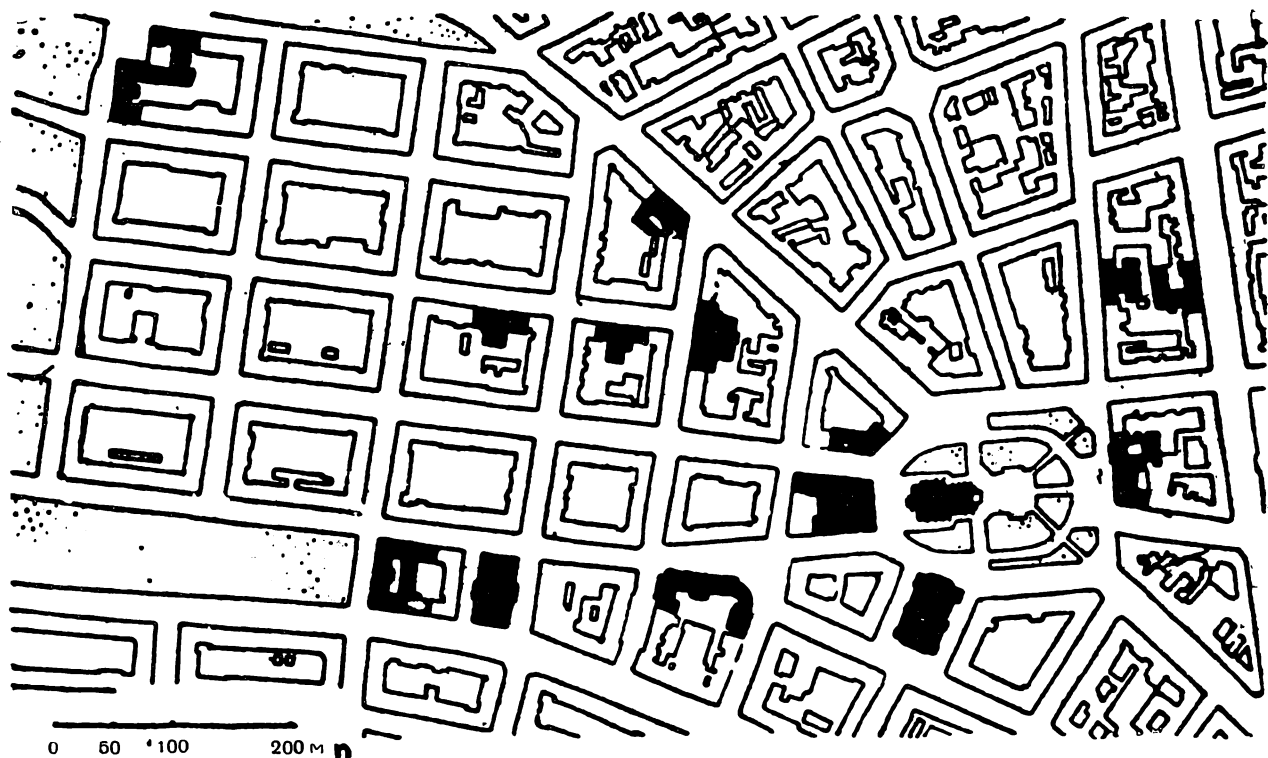
Дальнейшее разделение участков можно провести позже или же предоставить это частной инициативе.

3. Группирование разных кварталов должно исходить из соответствующего выбора территории и ее свойств и учитывать санитарные предписания, касающиеся производства»⁷.

Книга интересна тем, что отражает картину своего времени. В ней содержится трезвый взгляд на возможности улучшения городского строительства и попытка сформулировать методы, при помощи которых этого можно достичь.

Интересна эта книга и сегодня как важный исторический источник по вопросу развития градостроительства в середине прошлого века. Дело в том, что помимо взглядов самого Баумейстера она содержит и целый ряд статистических и других данных того времени. В ней можно найти и отрывки из различных строительных предписаний, которые начали формулироваться именно в то время и надолго повлияли на практику градостроительства.

В это же время были частично осуществлены отдельные грандиозные по замыслу градостроительные идеи. К ним относится не только османовская реконструкция Парижа, но и некоторые менее крупные пере-



29. Прага - Винограды. Квартал, построенный по регулярному плану 1870 г. В общем решении видна как более отчетливая композиционная концепция, так и стремление создать общественное пространство, вокруг которого располагается целый ряд общественных зданий

стройки других городов. Это работы по регулированию застройки, разбивка городских парков, посадка зеленых насаждений на старинных средневековых площадях, что, впрочем, имеет довольно спорную ценность. В отдельных случаях удачно в композиционном отношении размещались строившиеся тогда общественные здания. Эти крупные и менее значительные успехи требуют особой оценки, если иметь в виду те сложные условия, в которых они достигались. Это был период, характеризовавшийся не только чрезвычайно интенсивной урбанизацией, но также стремлением максимально использовать каждый гектар земли. Это был период, когда назревал один из самых больших переворотов в истории городов.

«Градостроительство» Штюббена

В конце XIX в. преимущественно в Западной Европе выходит немало книг по градостроительству, авторы которых стремятся встать вровень с бурным процессом роста и изменения функций городов в капиталистическом обществе и большое внимание уделяют техническим вопросам строительства. В их книгах подробно изложены принципы прокладывания коммуникаций, проекты поперечных профилей улиц, устройства водопроводов, канализации и массового транспорта, показаны образцы парцелляции. Самая известная из них — «Градостроительство» И. Штюббена. Изданное впервые в 1890 г. это практическое пособие по градостроительству на протяжении последующих десятилетий выдержало еще несколько изданий.

Книга Штюббена представляет собой подробный обзор от общих планов городов до проектов киосков, праздничных и траурных оформлений. Если Баумейстер говорит о конке и о зачатках средств передвижения, работающих на паре, то Штюббен всего лишь 15 годами позже уже дает перечень различных подземных и подвесных дорог на электричес-

кой тяге, а также их первые проекты и примеры реализации. Весьма ценна та часть книги, где дается обзор планов расширения наиболее значительных городов того времени. Интересны также приложенные тексты строительных предписаний. В предисловии определяется цель градостроительства⁸.

Эстетические взгляды Штюбена довольно неопределенны, в большинстве случаев он ограничивается приведением совершенно разных примеров. Эстетические принципы он разбирает в основном в связи с общественными пространствами, где допускает как симметрию, так и живописную асимметрию, но прежде всего выдвигает требование композиционного равновесия.

Школа Зитте

За год до работы Штюбена вышла книга, которая по своему замыслу среди тогдашней градостроительной литературы была исключением. В ней технические вопросы не рассматриваются совсем, а все внимание сосредоточено на эстетических проблемах города. Речь идет о работе Камилло Зитте*, посвященной художественным принципам градостроительства. О значении этой книги свидетельствует не только большое число последователей Зитте и ряд ее переизданий вплоть до новейшего времени, но и то отчетливое влияние, которое она оказала на определенную часть градостроительной практики. Сам автор считал свою работу частью решения отдельных, актуальных тогда проблем строительства Вены, причем исходными для него были некоторые идеи, с которыми мы встречались в работах более ранних авторов. Он стремился создать пособие для тех, кто разрабатывает планы парцелляции, и тем способствовать решению эстетических проблем города.

Основой работы Зитте является исследование композиции средневековых площадей и городских планов, которыми автор восхищается и не упускает возможности заметить, что в сравнении с тем временем «художественные замыслы современных строителей городов угрожающим образом оскудели. Выпрямленная по шнуру линия домов и кубообразный комплекс построек — вот все, что они могут противопоставить богатству прошлых времен»⁹. Зитте, конечно, понимает, что отдельные композиционные принципы средневековья в современном городе неприемлемы, но он стоит за то, чтобы при расширении городов учитывали и художественные моменты, которые, однако, понимает прежде всего как украшение городов. Он видит разницу между прошлым и настоящим, но в то же время ставит вопрос о том, следует ли достигать успехов лишь за счет полного отказа от художественных требований.

С этих позиций проводит он композиционный анализ площадей и улиц, изучает влияние пространственной замкнутости, размещения основных архитектурных центров и памятников, важнейших общественных зданий, анализирует размеры, величину и форму площадей. Он подчеркивает значение городской живописности, нерегулярного городского плана, но предупреждает, что искусственное, сознательное создание такого плана неэффективно. Интересно его замечание о том, что городские площади в его время представляют лишь обрывки пространств, затерявшихся между плотной застройкой и не пригодных ни к какому использованию.

Стремление к большему богатству градостроительных композиционных средств актуально и сегодня, и неудивительно, что книга Зитте еще в 1945 г. была издана именно в Соединенных Штатах, где ищут «лекарство» от схематических прямоугольных планов и монотонных кварталов. Особое внимание было обращено на замечание Зитте о том, что в наше время акрополей не строят не потому, что нет материальных средств, а «потому что нам недостает для этого основной художественной идеи, потому что у нас отсутствует мировоззрение, которое имело бы общее

* Книга Камилло Зитте (1843—1903 гг.) «Градостроительство с точки зрения его художественных принципов», была опубликована в 1889 г. (Прим. ред.)

распространение, которое жило бы в душе народа и которое в подобном творении нашло бы свое реальное воплощение»¹⁰.

Зитте исследовал причины возникновения композиционных закономерностей исторических городов. Его более поздние последователи не поняли существа его идей и нацелились прежде всего на внешнее подражание живописности и нерегулярности, которые ограниченно трактовались как специфическая традиция лишь немецкого градостроительства.

Отто Вагнер

Кульминацией теоретической концепции города XIX в. является творчество выдающегося венского архитектора Отто Вагнера, который вместе с И. Штюббенем в 1892 г. получил первую премию в конкурсе на генеральный план реконструкции Вены. Отто Вагнера считают пионером новых градостроительных идей, он подчеркивал значение равновесия между художественной и утилитарной стороной архитектуры и градостроительства. Однако теоретические концепции Вагнера — это прежде всего завершающий этап развития европейской теории «регулирования» города XIX в. Сам он в 1895 г. говорил, что «последующие взгляды на градостроительство не представляют собой ни наступательного радикализма, ни крика души историков, но исходят из того принципа, что самой важной задачей является тщательное выполнение цели и что все, что возникает при выполнении цели, должно быть потом освящено искусством»¹¹. Эта мысль о взаимоотношении утилитарной и художественной стороны встречается во многих местах его теоретических работ, причем он считает, что «практический момент при регулировании городской застройки должен выступать на передний план, а искусство должно, говоря точно, заботиться об ограничении вандализма»¹². Однако понятно, что сам по себе этот взгляд как раз и представляет собой уступку вандализму. Оценивать работу Вагнера лишь как завершающий этап развития градостроительной теории XIX в. недостаточно. В его творчестве содержится уже предвестие будущих градостроительных проблем, особенно осознание того, что на сцену в качестве нового феномена расселения выступает крупный город, у которого будут свои специфические потребности. Большому городу посвящена и одна из его наиболее известных теоретических градостроительных разработок, к которой мы вернемся в следующей главе.

Анализ основных градостроительных идей XIX в. показывает, что в этот период появилась потребность реагировать на непредвиденный рост городов и промышленности. Техническое оснащение становится неизбежным условием существования крупных городских центров. Их уже нельзя представить себе без водопровода и канализации, без коммуникаций и массового городского транспорта. Европейские города избавляются от панцыря укреплений, который сжимал их в течение долгих столетий, в них растут рабочие кварталы и заводские предместья.

В этот период доживают свой век классические представления исторического градостроительства, хотя его следы мы найдем и в XX в. Академическое градостроительство занимает длительное время прочные позиции не только потому, что базируется на традиции, но и потому, что удовлетворяет стремлению буржуазии к внешней респектабельности. Очень метко охарактеризовал эту черту градостроительства Адольф Лоос. Внешняя респектабельность Вены дала ему возможность назвать ее потемкинской деревней. «Когда я иду по Рингу, — писал он, — у меня такое впечатление, будто какой-то современный Потемкин хотел внушить всем мысль, что Вена — это город, состоящий сплошь из благородных людей»¹³.

XIX в. был также периодом наибольшего расцвета утопических представлений о будущих городах и расселений; одновременно в этот период была доказана их практическая несостоятельность. В XIX в. начинает развиваться теория большого города и параллельно возникают теоретические направления, которые отвергают как большой город, так и город

вообще. Это период бурного развития техники проектирования городов, а также первого законодательства в этой области.

Для дальнейшего развития теории современного города особую роль сыграл рубеж XIX и XX вв. К этому времени все недостатки капиталистического города резко обострились и стали появляться новые представления, которые в своем существе означали прежде всего отрицание традиционных представлений о городе.

При этом отдельные направления так широко ветвятся и выкристаллизовываются, что становится трудно следить за их дальнейшим развитием в одних и тех же временных рамках. Наступает та точка развития, при которой становится целесообразней анализировать отдельные концепции самостоятельно. Такое исследование — предмет следующей части настоящей работы.

Сноски к главе IV

1. Ф. Энгельс. Положение рабочего класса в Англии. К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., изд. 2, т. 2, стр. 256.

2. W. Hegemann. Der Städtebau. Berlin, 1911, S. 1, 73. В двух томах этого произведения, созданного на основе Международной выставки по градостроительству в Берлине, есть много ценных сведений, особенно по развитию и планировке крупнейших европейских городов XIX в.

3. T. F. Reddaway. The rebuilding of London after the great fire. London, 1940.

4. Наиболее систематично основы развития планирования и строительства американских городов разработаны в следующих книгах:

W. Hegemann. Amerikanische Architektur und Stadtbaukunst. Berlin, 1925;

Henry S. Churchill. The City is the People. New York, 1945;

Arthur B. Gallion. The Urban Pattern. New York, 1951.

5. Этапы планировки Парижа подробно описаны во 2-м томе работы Вернера Хегемана (см. прим. 2) и особенно в 3-м томе произведения: P. Lavedan. Histoire de l'Urbanisme. Epoque Contemporaine. Paris, 1952, посвященного преимущественно развитию французского градостроительства с 1800 г.

6. Ф. Энгельс. К жилищному вопросу. К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., изд. 2, т. 18, стр. 256—257.

7. R. Baumeister. Stadt — Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin, 1876, S. 90—91. Эти тезисы вплоть до

начала XX в. считались классической формулировкой новых потребностей планирования городов. Еще в сентябре 1906 г. в Манхейме для обсуждения их действительности собирается Общество немецких архитекторов и инженеров. Главным докладчиком здесь опять выступает Р. Баумейстер, новые, или скорее переработанные, тезисы которого были вновь одобрены. Но и в обновленном виде тезисы в значительной степени консервативны; некоторые участники дискуссии их частично критиковали.

8. J. Stübбен. Der Städtebau. Handbuch der Architektur, Vierter Teil. 9 Darmstadt, 1890, S. 3.

9. Камилло Зитте. Городское строительство с точки зрения его художественных принципов. М., 1925, стр. 105—106.

10. Там же, стр. 138. Через 50 лет Л. Мамфорд скажет: «Если наше общество сегодня парализовано, то это не из-за недостатка средств, а из-за недостатка целей». (The Culture of Cities. London, 1964, p. 299.)

11. Otto Wagner. Die Baukunst unserer Zeit, IV. Wien, 1914, S. 76.

12. Там же, стр. 75.

13. Adolf Loos. Die potemkinsche Stadt (1898). Sämtliche Schriften, I. Wien, 1962, S. 153. В этой фальшивой респектабельности города Лоос обвиняет прежде всего архитекторов, но потом добавляет, что «должен зодчего отстоять, потому что каждый город имеет таких архитекторов, каких он заслуживает». (Там же, стр. 154.)

У. ОТ БОЛЬШИХ ГОРОДОВ К ГОРОДАМ-ГИГАНТАМ

Во второй половине XIX в. градостроителям остается лишь констатировать, что большой промышленный город в общей системе расселения стал новым развивающимся явлением.

В 80-е годы появляется первый трамвай, а в конце века уже строят первые подземные и даже подвесные дороги, без которых было бы невозможно справиться с ежедневной переброской людей на значительные расстояния между жильем и местом работы. Сталь и железобетон позволяют возводить многоэтажные дома, а горизонтальный транспорт дополняется не менее важным средством передвижения по вертикали — электрическим лифтом. Важнейшей проблемой становится регулирование строительства новых, стихийно растущих городских напластований, бесцеремонно перешагивающих исторически сложившиеся административные границы городов.

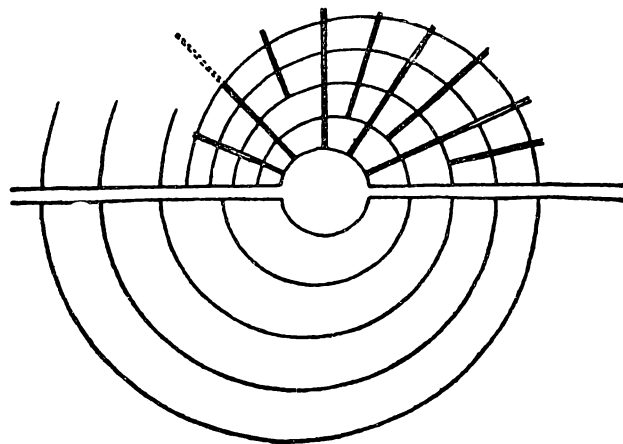
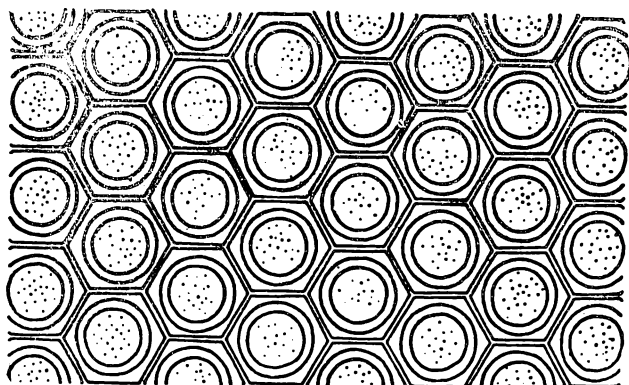
Новое направление в расселении ярко отражено в книге Иоганна Петера Виллебранда, написанной еще в 1775 г.¹ В книге посвященной так называемым прекрасным городам, автор изложил свои взгляды на общее устройство города, систему его управления, условия поддержания в порядке его улиц и коммуникаций, уделил внимание различным зданиям и специальным сооружениям, вопросу снабжения городов и т. д.

Значительная часть книги пронизана мыслью о необходимости поощрять рост городов. Виллебранд перечисляет различные факторы, которые могли бы способствовать росту числа городских жителей, и рассматривает те меры, которые должны были бы жителей в городах удерживать.

Работа Виллебранда — одно из свидетельств того, что еще в конце XVIII в. рост города был часто нереальной мечтой властей и магистратов. Прошло всего 100 лет, и неудержимый рост города стал самой серьезной проблемой.

Еще с середины XIX в. говорили о необходимости роста и расширения старых городов. На рубеже того же века мы сталкиваемся уже с понятием «большого города», которое на длительный период становится почти единственной темой градостроительной литературы, достаточно обширной по тому времени. Правда, преимущественная часть этой литературы все еще продолжает развивать темы XIX в., а в разработке эстетических вопросов города исходит из псевдоклассических тенденций, тяготея к XVIII в.

Архитектурные журналы на рубеже века уделяют сравнительно мало места вопросам расселения. Сигналы нового подают скорее технические журналы, информирующие о новинках на транспорте, о первых самолетах и дирижаблях, автомобилях и трамваях. Одним из таких журналов был немецкий «Reform», выходивший с 1900 г. Осенью 1901 г. в этом журнале публикуется небольшая статья американского инженера-транспортника Билла Арчера «Город будущего». В статье говорится о стремительном росте городов и роли транспорта для дальнейшего развития расселения. Автор делает упор на разработку новых средств передвижения и заявляет: «Мы можем по праву считать, что сегодняшний день является концом одной эпохи, за которую в течение столетий с точки зрения городского транспорта не произошло никаких существенных изменений. Но начиная с сегодняшнего дня идет непрерывное совершенствование городских средств транспорта и их развитие еще далеко нельзя считать оконченным»². Арчер верит в то, что через 100 лет города будут иметь по 20, 30 и даже 50 млн. жителей, а диаметр города прибли-



30. Билл Арчер. Город будущего; 1901 г. Проект городского плана, состоящего из набора шестиугольников. Позже эту идею использовали в ряде других градостроительных концепций, обосновывая ее потребностями транспорта

31. Теодор Фрич. Спиралевидный рост города; 1896 г. Автор предлагает спиралевидное развитие городского плана от начального ядра путем постепенного обволакивания существующего города отдельными функциональными зонами

зится к 100 км. В ногу с такими переменами должен идти и транспорт. Кардинальным вопросом дальнейшего прогресса он считает разработку новой концепции общего плана города, строительство достаточно широких улиц и тщательную координацию работы отдельных видов транспорта.

Продумывая вопрос о размерах и планировке города, Б. Арчер отвергает шахматную сеть улиц. Исходя из правильного понимания роли диагональных направлений, он делает вывод о том, что наиболее удобным будет город, состоящий из шестиугольных ячеек. В каждой ячейке будет круглый квартал с зеленью в центре. Транспорт пойдет по нескольким уровням — массовый под землей, автомобильный по земле, а тротуары — на галереях, на уровне второго этажа.

На статью Арчера обратил внимание Й. Штюббен. Он прореагировал на нее одной из первых комплексных работ о большом городе, опубликованной в 1902 г. в трех номерах научного франкфуртского журнала «Die Umschau»³. Штюббен оценил важность статьи Арчера о транспортных проблемах больших городов, но при этом заметил, что планировка будущего города не может определяться требованиями развития транспорта. Поэтому сам он занялся последовательным разбором не только технических, но также социальных и эстетических проблем большого города. О позиции Арчера Штюббен говорит: «Автор ошибается, когда оценивает развитие города только с точки зрения транспорта и пренебрегает вопросами художественными и социальными. Транспортные вопросы безусловно важны, но внимание только к ним не может определить будущей формы города»⁴. Обмен мнениями между Арчером и Штюббеном открыл длящуюся по сей день дискуссию о том, в какой степени на развитие и формирование городов влияют их отдельные функции.

Штюббен согласен с тем, что для большого города шахматный план неудобен, но при этом он вполне обоснованно считает, что система из шестиугольников еще менее приемлема. Он рекомендует совсем отбросить геометрические системы планов и разработать радиально-кольцевую сеть коммуникаций, соответствующую природным условиям и специфическим потребностям города. Он продумывает вопрос о дальнейшем разделении транспорта на разные уровни и об отделении пешеходных путей от путей транспортных, предполагая при этом, что в будущем направления скоростного городского транспорта совершенно не будут зависеть от схемы уличной сети.

Анализируя социальные факторы, Штюббен особо выделяет гигиенические требования инсоляции квартир и подчеркивает важное значение зелени в городе. Интересны также его размышления о неблагоприятных последствиях спекуляции землей, которую он, однако, считает естественной и неустранимой. Третья часть работы Штюббена, посвященная

художественным проблемам, представляет собой полемику со сторонниками геометрических концепций городских планов, прямых улиц и симметричных композиций площадей. Подобно Зитте он подчеркивает преимущества нерегулярных живописных решений и считает возможным в будущих больших городах использовать композиционные принципы городов средневековья.

В своих статьях Штюббен развил идеи, изложенные в ранее написанной им книге. В целом его представления о будущем развитии больших городов весьма консервативны и, за исключением требования регулирования (но отнюдь не устранения) спекуляции землей, никоим образом не выходят за пределы ограниченных возможностей целенаправленного руководства строительством городов на том этапе развития общества.

Подобный же характер носит и статья Отто Вагнера о больших городах, написанная в 1911 г. Он повторяет в ней ряд мыслей, высказанных им в ранее написанной книге.

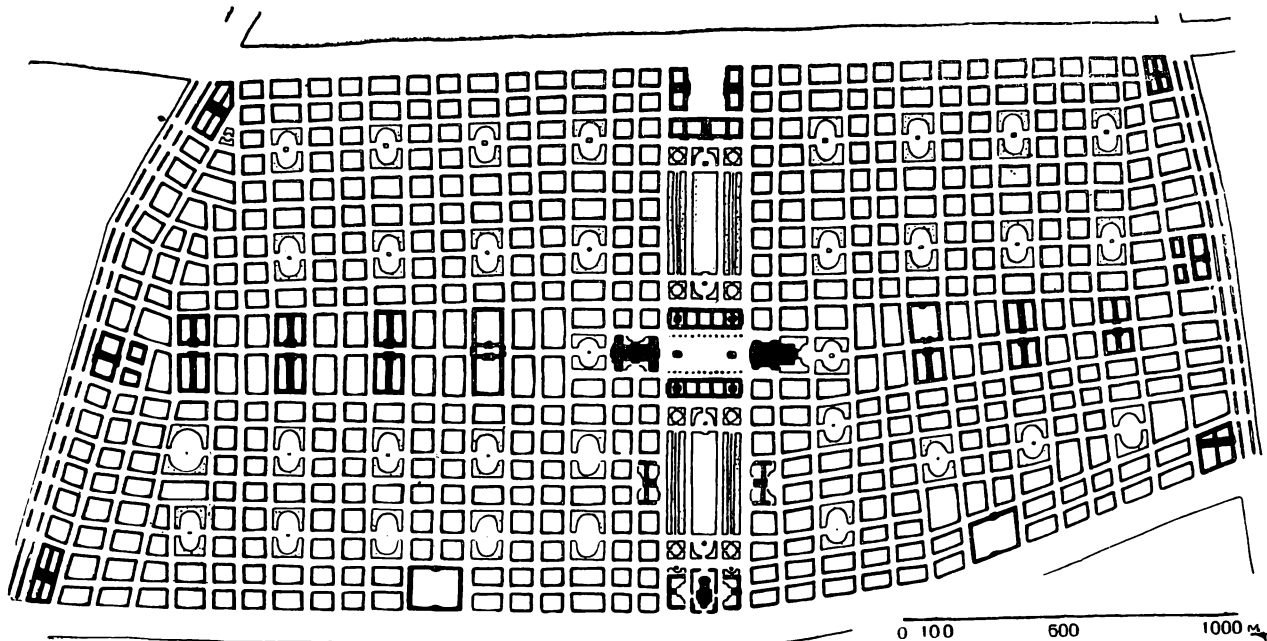
Однако в отличие от Штюббена Вагнер отвергает романтические градостроительные концепции, потому что «неверно и в художественном смысле ложно сознательное, ничем не обоснованное искривление улиц, оправдываемое мнимым стремлением к живописному воздействию пространства»⁵. Его идеал — радиально-кольцевой план города и концентрическое расположение жилых кварталов, каждый из которых имел бы в среднем по 100—150 тыс. жителей на площади от 500 до 1000 га.

Новой мыслью Вагнера, идущей, очевидно, от венского Ринга, являются парковые кольцевые «зональные» проспекты шириной в 80—100 м, пронизывающие весь город. На эти широкие городские проспекты Вагнер возлагает надежды как на резервы, которые «в будущем взяли бы на себя функции, которых мы еще не знаем»⁶. При этом он переоценивает возможности кольцевого транспорта, не учитывая, что на значительном удалении от городского центра такой транспорт обычно не достигает большого развития.

Свою статью О. Вагнер сопроводил проектом плана 22-го района Вены, созданным на основе новых принципов. Это — классическая композиция, напоминающая шахматным планом и плотной регулярной сетью небольших площадей план старейшей части американского города Саванна. Ось всего района образует зеленый пояс, представляющий собой отрезок «зонального» проспекта. Вызывает, однако, удивление тот факт, что резервные зоны Вагнер перегораживает крупными, массивными общественными зданиями. Сплошная, по всему периметру застройка жилых кварталов зданиями одинаковой высоты внесла лишь небольшой облагораживающий мотив в распространенную тогда практику заполнения кварталов доходными домами. Вагнеровскую трактовку классического градостроительства можно увидеть на примере общего решения и архитектуры района Дейвице в Праге, спроектированного в 1922 г. учеником Вагнера Антонином Энгелом.

В статье Вагнера есть также интересные замечания о будущих сборных и передвижных домах и о других предполагаемых компонентах города будущего. Среди прочих высказываний привлекает внимание заключительная часть всей статьи, ярко характеризующая тогдашний, а для многих стран еще и сегодняшний уровень проектирования городов: «Нельзя далее равнодушно предоставлять дело строительства больших городов слепому случаю, нельзя отвергать художественные замыслы как нечто лишнее и подчинять жизнь города произволу злейшей земельной спекуляции»⁷.

Итак, уже на рубеже века проблемы большого города занимают умы целого ряда мыслителей, ощутивших специфику новой формы расселения.



Город будущего Т. Фрича

32. *Отто Вагнер. 22-й район Вены; 1911 г. Жилой район для 150 тыс. жителей на площади 619 га, из которой застроено 50%. Системой регулярно расположенных небольших площадей и основным шахматным планом этот проект сильно напоминает градостроительную концепцию американского города Саванна (первая половина XVIII в.). К северу и к югу спроектирована «зонная» улица*

В то же время город будущего становится довольно распространенной темой ряда книг и других работ. Одна из наиболее старых работ этого рода — книга Теодора Фрича *, изданная в 1896 г. и представляющая собой смесь предположений о будущем развитии большого города с изложением националистических и реакционных политических взглядов. Полной смысла представляется ему картина города, где «благородные виллы» располагаются вокруг центральных общественных зданий, а рабочие кварталы заполняют собой городские окраины. В то же время в качестве одной из первых Фрич выдвигает идею городов-спутников, идею строительства общих коллекторов для инженерных сетей, предлагает транспортные развязки в разных уровнях, отделение жилья от промышленных районов системой зеленых поясов, части которых в виде клиньев пронизали бы город от его окраины до центра.

Весьма интересно представление Фрича о таком росте и реконструкции города, где «наиболее удобной формой является застройка полукругом, но не исключено, что строительство перешагнет за полукруг и постепенно замкнет полный круг ... Тогда вновь возникающие части города смогут развиваться в растущих по спирали зонах, которые охватят внутреннюю монументальную часть старого города и заменят менее ценную застройку окраинных зон»⁸.

Несмотря на множество работ, созданных на рубеже века, пальма первенства в создании концепции современного большого города должна быть отдана Ле Корбюзье. На протяжении многих лет Ле Корбюзье занимался проблемами большого города, анализируя этот вопрос в целом ряде теоретических работ, создавая проекты. Но нельзя забывать, что основные мысли его концепции были сформулированы еще до него, в ряде случаев теми, с кем он был лично знаком. Другое дело, что никто из них не оказался способным разработать и преподнести свои взгляды столь блистательно.

Будущий город Э. Энара

С 10 по 15 октября 1910 г. в Royal Academy Galleries в Лондоне проходила конференция по градостроительству, на которой встретились самые известные градостроители того времени — Штюббен, Бернхэм, Гед-

* «Die Stadt der Zukunft».

дес, Хоуард, Энвин и др. На этом форуме с докладом на тему «Города будущего» выступил главный архитектор Парижа Эжен Энар, известный сборником статей по вопросам реконструкции и как автор идеи движущегося тротуара и перекрестка с непрерывным кольцевым движением.

Свое внимание Э. Энар сосредоточил на том влиянии, которое на будущий город окажут развивающаяся наука и техника. В связи с этим он формулирует значительную часть принципов, ныне приписываемых Ле Корбюзье. К ним относятся транспортные развязки, ликвидация традиционной улицы, железобетонные дома, использование плоских крыш зданий для устройства посадочных площадок самолетов и для разбивки садов. Он рисует картину города, «улицы которого с интенсивным движением будут иметь пропорционально потребностям транспорта три или четыре уровня ... Наряду с многоэтажными домами у нас будут многоэтажные улицы. Так может быть решена транспортная проблема, сколь серьезной бы она ни была»⁹. Он даже предвидит неизбежность управления «воздушной полицией» движением самолетов над городом и поэтому считает необходимым исключить из области городских центров индивидуальный авиатранспорт. По его мнению, в больших городах для ориентации самолетов будут 500-метровые башни, выполняющие одновременно роль композиционных точек и радиопередатчиков.

Это современное описание города будущего Энар дополняет изображением поперечных сечений улиц с движением транспорта в разных уровнях. Он дает вид сверху на городской центр, в котором мы находим отзвуки всех архитектурных стилей и облика важнейших городов мира. Эклектическая архитектура зданий, башен и вся композиция города в сравнении с приведенными высказываниями производит разочаровывающее впечатление.

Мы уже знаем, что у энаровской концепции организации движения транспорта в разных уровнях был ряд предшественников, к которым в числе первых относился Леонардо да Винчи. Стоит также напомнить, что вообще впервые идея развязки движения транспорта и пешеходов в разных уровнях была практически осуществлена еще в 1851 г., т. е. почти за полвека до изобретения автомобиля. Речь идет о ньюйоркском Централ Парке, построенном по проекту Ф. Л. Ольмстеда, занявшего на конкурсе первое место.

Нетрудно найти предшественников и других идей Энара. Башенные дома занимали воображение теоретиков эпохи Возрождения, не говоря уже о вавилонской башне и многоэтажных домах античного Рима. В 1884 г. в Чикаго был построен первый 18-этажный дом, открывший эру башенных домов и небоскребов.

Футуристический город Сант Элиа

Накануне первой мировой войны, в 1914 г., со своей теорией «нового города» выступает 26-летний архитектор Антонио Сант Элиа. Вместе со своим другом Марио Чаттоне он демонстрирует на одной из миланских выставок эскиз города с 70-метровыми небоскребами и транспортными развязками. Несколько позже Маринетти привлекает архитектора к движению футуристов, переработанный текст каталога выставки издается в качестве манифеста футуристической архитектуры. До сих пор рисунки Сант Элиа обычно сопровождаются подписью «футуристический город».

В отличие от работ Энара идеи, запечатленные на 160 сохранившихся рисунках Сант Элиа и предназначавшиеся, очевидно, для их осуществления в Милане, производят весьма динамичное и вполне современное впечатление. В манифесте футуристической архитектуры говорится: «Мы должны планировать современный город заново, от самых основ и строить его как гигантскую и шумящую верфь, активную, полную движения и динамики. Футуристский дом должен быть подобен гигантской машине»¹⁰. Приходится лишь сожалеть о том, что Сант Элиа не смог развить свои идеи: двумя годами позже, в возрасте 28 лет он погиб на итальянском фронте.

Идеи города небоскребов с 1905 г. занимали также известного французского архитектора Огюста Перре, у которого некоторое время работал Ле Корбюзье. В 1905 г. на улице Франклина в Париже было закончено строительство спроектированного Перре жилого дома, по праву относящегося к основополагающим произведениям современной архитектуры. К 1920 г. Перре создает проект группы 65-этажных небоскребов, соединенных на уровне половины своей высоты транспортными эстакадами. Сохранились также его наброски будущего города с обширными парками и центром в нескольких уровнях.

В журнале «L'Illustration» в августе 1922 г. работам Перре была посвящена статья, симптоматично названная «Кафедралы современного города»¹¹. В статье раскрывается замысел архитектора создать вокруг Парижа зеленую зону шириной 250 м и построить 100 башенных домов по 800 квартир в каждом. Башенные дома, изображенные на иллюстрации к этой статье, по своей архитектуре не типичны для Перре и скорее напоминают незадолго до того построенный и ставший весьма популярным 244-метровый ньюйоркский небоскреб Вулворт Билдинг.

**Город Ле Корбюзье
на 3 млн. жителей**

В 1922 г. в парижском Осеннем салоне Ле Корбюзье вместе с Пьером Жаннере демонстрирует 16-метровую диораму *Une ville contemporaine de trois millions d'habitants* — великолепную картину современного большого города, центр которого образуется высокими башенными домами. В своих теоретических работах Ле Корбюзье не раз вспоминал о возникновении и основных идеях этого его первого градостроительного проекта. О влиянии Перре он говорил следующее: «Когда в 1920 г. я набрасывал этот эскиз, то хотел в нем использовать идеи Огюста Перре». Однако в августовском номере журнала «L'Illustration» за 1922 г. была показана совершенно иная концепция архитектора¹².

Город Ле Корбюзье свидетельствует о том, что его создатель, выдаваемый обычно за разрушителя традиций, не только был хорошо знаком с теоретическими концепциями городов своих предшественников, но что он не смог не отдать своей дани классическим образцам конца XVIII — начала XIX в. Современный город скомпонован в довольно традиционном духе. Его правильная центрическая и симметричная композиция напоминает идеальные звездообразные города эпохи Возрождения. Город открывается триумфальной аркой, общественные здания увенчаны куполами, а основу композиции составляют длинные, прямые, коридорного типа обстроенные проспекты.

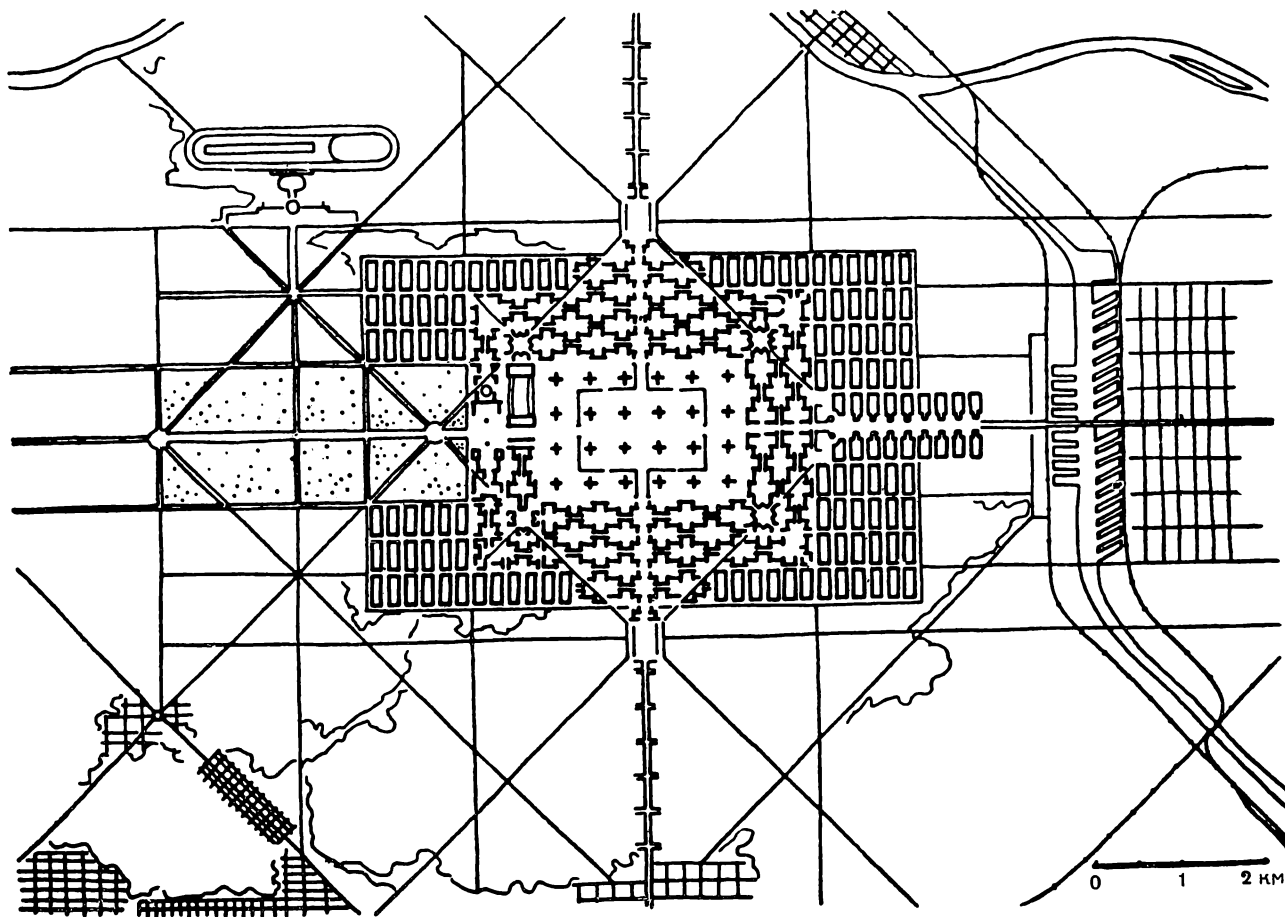
Проект города Корбюзье — еще один пример противоречий между взглядами и конкретным воплощением идей одного и того же автора. Достаточно сравнить работу Корбюзье 1922 г. с вводными словами его книги «Планировка города»: «Город — орудие труда. Города не выполняют больше этой функции ... Они недостойны нашей эпохи, они больше недостойны нас»¹³. И вот здесь Корбюзье как раз преодолевает свойственные ему ранее противоречия. Эскизы иллюстраций названной книги совершенно избавлены от влияний эклектики.

Вся книга — это искрящееся эссе об архитектуре, ее истории и будущем, о развитии городов, их современных недостатках и будущей судьбе.

Концепцию своего проекта 1922 г. он сводит к нескольким принципам, среди которых, в частности, выделяет устранение улиц-коридоров, повышение плотности застройки в центре и одновременно увеличение озелененных пространств благодаря строительству башенных домов, а также классификацию транспорта и организацию его движения в нескольких уровнях*.

Жителей Корбюзье предлагает расселить таким образом, чтобы в самом городе проживал 1 млн. человек, а 2 млн. — в озелененных пригородах. В районе небоскребов он считает допустимой плотность 3 тыс. че-

* Современный город на 3 млн. жителей.



33. Ле Корбюзье. Современный город на 3 млн. жителей; 1922 г. В общей концепции использован отчетливый и достаточно строго скомпонованный центрический план, в котором проявляются и признаки развития города вдоль основных осей

человек на 1 га, в шестиэтажных домах с комфортабельными квартирами — 300 жителей на 1 га, а в замкнутых пятиэтажных блоках — 305 жителей на 1 га. В центре сосредотачиваются 60-этажные административные здания. Здесь же размером в 20 000 м² — площадка для посадки самолетов. Под площадкой — автомобильный перекресток центра, под ним — вестибюль и кассы подземных трасс массового транспорта. В первом подвале — станции подземного внутригородского транспорта, во втором — линии, ведущие в окрестности города, и, наконец, в третьем — скоростные линии дальнего следования.

К книге приложен известный эскиз, показывающий, как Корбюзье предполагал использовать башенные дома при реконструкции центра Парижа. В непосредственной близости от Лувра, Тюильри и Елисейских полей, в окружении парков возвышаются 60-этажные 220-метровые дома торгового центра. Расстояния между домами — 400 м, их соединяет подземная дорога, станции которой расположены под каждым домом. Впервые проект был выставлен в павильоне «Эспри нуво» на Международной выставке декоративного искусства в 1925 г. в Париже.

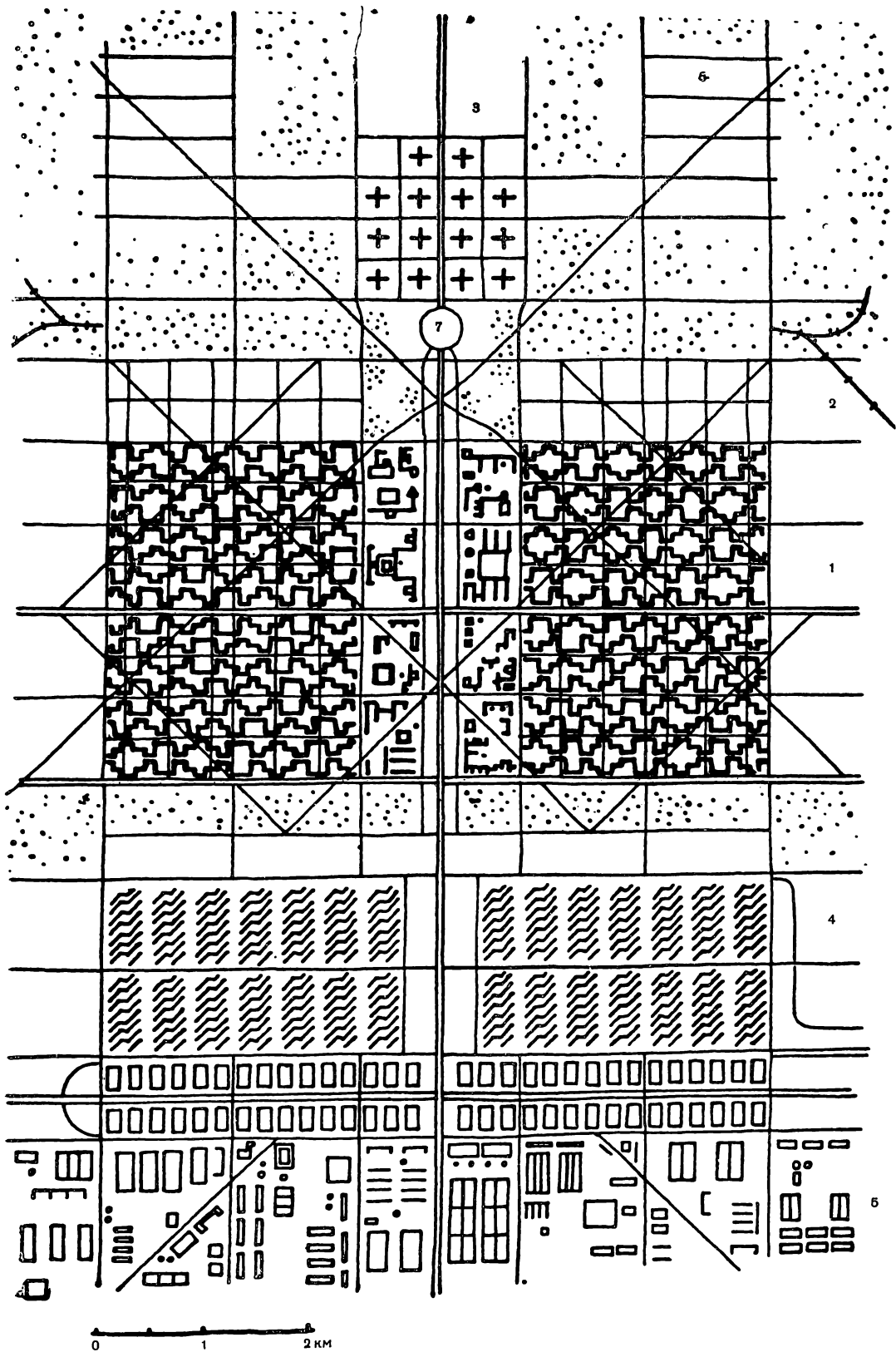
Лучезарный город

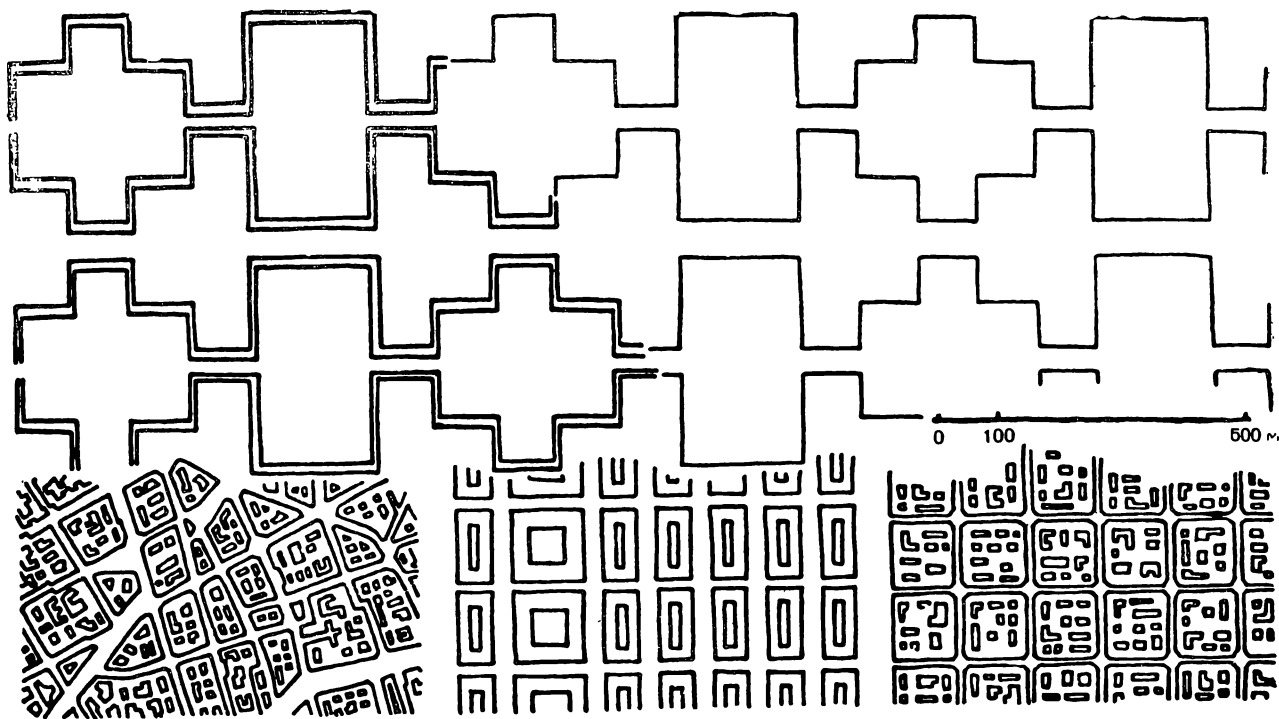
Если концепция города для 3 млн. жителей представляет интерес как первый градостроительный проект Корбюзье, то его «Лучезарный город» — «La Ville Radieuse», относящийся к началу 30-х годов, по праву считается наиболее значительной работой архитектора. У этого проекта интересная история, которую биографы Корбюзье обычно обходят молчанием или по-разному искажают ее смысл.

В этой связи полезно вспомнить о тех событиях жизни Корбюзье, которые предшествовали разработке замысла Лучезарного горо-

34. Ле Корбюзье. Лучезарный город; 1933 г. Вся концепция города развивается вдоль одной отчетливой оси, причем отдельные функциональные зоны располагают резервными площадями для дальнейшего роста в направлении, перпендикулярном основной оси

1—жилая территория; 2—посольства и гостиницы; 3—торговый и административный центр; 4—промышленность; 5—тяжелая промышленность; 6—города-спутники; 7—главный вокзал и аэродром



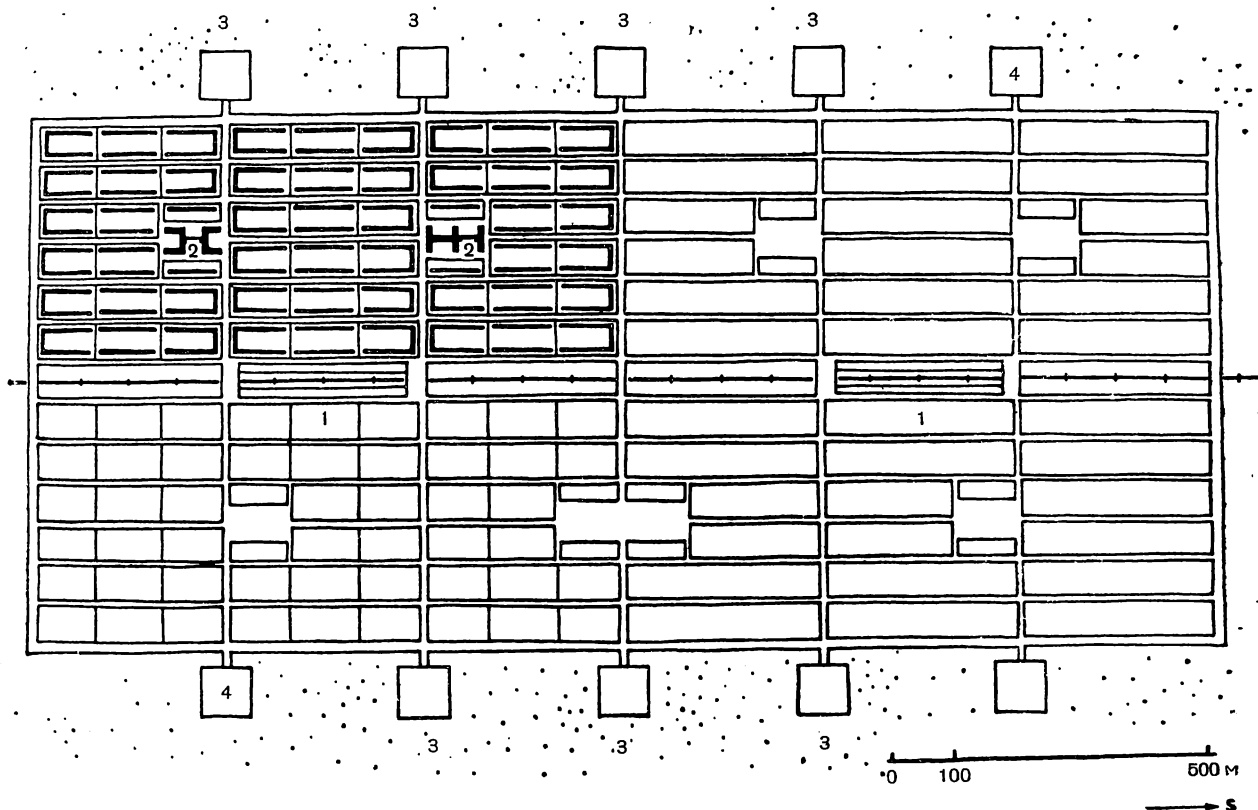


35. Ле Корбюзье. Жилая застройка Лучезарного города; 1933 г.

да. Широко известно, что первое большое здание Ле Корбюзье строил в Советском Союзе — это дом Центросоюза. На проект этого здания в 1928 г. был объявлен конкурс, к участию в котором наряду с советскими архитекторами были приглашены известные зарубежные зодчие, а среди них Ле Корбюзье, Петер Беренс, Макс Таут и др. Первую премию получила работа Ле Корбюзье, и ему было поручено составить окончательный проект. В период с 1928 по 1930 г. Корбюзье появляется в Москве 3 раза. Он занимается вопросами строительства здания Центросоюза и одновременно знакомится с проектами советских градостроителей, а среди них, очевидно, с концепцией «соцгорода» Н. А. Милютина, показанной на выставке конкурсных проектов «Зеленого города»¹⁴.

О том, как появилась идея Лучезарного города, Корбюзье рассказал в книге «La Ville Radieuse» (1933 г.). После вступительного эссе, посвященного вопросам жизненной среды, он напоминает о том, что в 1930 г. его попросили высказать мнение о принципах реконструкции Москвы. Под названием «Ответ в Москву» он отправил обширный материал с 20 чертежами, на которых наглядно представил свои соображения. Нетронутым он оставил лишь исторический центр города, а остальные его части полностью перестроил по плану, четко разделенному на производственную, административную и жилую зоны. И Корбюзье заключает: «Случилось так, что в один прекрасный день название «Ответ в Москву» было заменено более широким «Лучезарный город»¹⁵.

Обращают на себя внимание те изменения, которые произошли в представлениях Корбюзье. Хотя на плане его города еще сохранились элементы симметрии и некоторого геометризма, в целом он уже не центричен. Напротив, его характеризует параллельная компоновка отдельных функциональных зон, расположенных перпендикулярно по отношению к поперечной оси, в чем, собственно, и состоит суть милютинского соцгорода. В книге «Лучезарный город» вновь и весьма исчерпывающим образом Корбюзье высказал ряд основных мыслей и среди прочих требование «разгрузить центр городов за счет увеличения плотности, кото-



36. Людвиг Гильберсеймер. Город-спутник на 125 тыс. жителей; 1925 г. Ось города образуется линией скоростной дороги, идущей в выемке. Схематически обозначенная система застройки особенно характерна для немецкого градостроительства того времени. Автор рассматривает свое поселение как спутник существующего города-гиганта

1 — станция скоростной дороги; 2 — универсальный магазин; 3 — школы; 4 — больница

рая сократит расстояния»¹⁶. В год мирового наступления фашизма и угрозы войны Корбюзье заканчивает книгу словами: «Необходимо решительно нацелиться на строительство и отвергнуть уничтожение»¹⁷.

Проект Лучезарного города — кульминационный пункт в разработке проектов компактного большого города. К таким же проектам относятся и разработки меандровых систем застройки, созданные в 1929 — 1930 гг. и представленные в 1930 г. на конгресс CIAM в Брюсселе.

Чтобы осознать все значение творчества Корбюзье и его роль в развитии архитектуры и градостроительства XX в., необходимо постичь всю глубину его гигантских усилий, направленных поистине на творческое осмысление основополагающих элементов современного урбанизма.

Теоретики архитектуры зачастую изображают Корбюзье как деятеля, выступившего с абсолютно новыми идеями, не имевшего предшественников, но зато имевшего последователей. Нет вины Ле Корбюзье в том, что это не соответствует действительности. Он был не один и часто был не первым. Его работа была пронизана идеалистической верой в способность новой архитектуры преодолеть социальные противоречия. Эта его вера была высказана в словах, далеких от реальности: «Архитектура или революция. Революции можно избежать»¹⁸. Однако именно он сумел, как никто другой, ярко выразить идеи своей эпохи, потому принятые его современниками как воплощение их собственных устремлений. Его творчество вобрало в себя почти все новейшие идеи западноевропейской архитектуры и градостроительства XX в., не исключая ошибок и колебаний.

Большой город Л. Гильберсеймера

Параллельно городу Корбюзье на 3 млн. жителей в начале 20-х годов появляется ряд других проектов больших городов с подробной разработкой их структуры и архитектуры. К таким проектам относится, например, работа известного немецкого архитектора Людвиг Гильберсейме-

ра*, в 30-е годы, подобно многим другим, эмигрировавшего в США. В 1925 г. вышла его книга, в которой изложены принципы архитектуры большого города. Небольшой текст и простые иллюстрации книги, не столь ослепительные, как в работах Ле Корбюзье, все же заставляют думать, что их автор конкретно и правильно понимал отдельные проблемы больших городов. Гильберсеймер указывает на недостатки капиталистического города и подчеркивает, что основные элементы города — это не респектабельные здания и монументальные проспекты, а жилые районы и транспортные пути. В его представлении город будущего — это система 20-этажных домов-пластин и четыре уровня под землей. Пешеходам он отводит на уровне шестого этажа специальные платформы, отделенные от транспорта. На этом уровне начинается жилая часть домов; нижние этажи отведены под торговлю, конторы и другие учреждения. Он пишет: «...о торговом городе с автомобильным транспортом внизу, над которым возвышается жилой город с пешеходными путями»¹⁹.

Наряду с высокими зданиями Гильберсеймер допускает существование четырехэтажных домов и сблокированной застройки из двухэтажных индивидуальных домов. Вместе с тем он набрасывает схему жилого города-спутника на 125 тыс. жителей, соединенного с основным городом линией скоростного транспорта, занимается разработкой оптимальных вариантов квартиры, жилого дома, квартала и в отличие от Ле Корбюзье продумывает целесообразную организацию городского обслуживания.

Другие концепции

В десятках других архитектурных книг описываемого периода мы находим много самых различных градостроительных проектов, авторы которых стремятся прореагировать на новые потребности и спонтанно приходят к созданию общих принципов; к их числу относится строгий геометрический план города, использование высотных домов, отделение транспорта от пешеходов, устройство коммуникаций в нескольких уровнях и пронизывание городов зеленью. В качестве одного из таких проектов можно назвать радиальный город Рихарда Нейтры** (1928 г.), для проекта которого характерны дома-пластины, автомобильные развязки и пассажирские подъемники, соединяющие транспортные пути с пешеходными эстакадами главных проспектов.

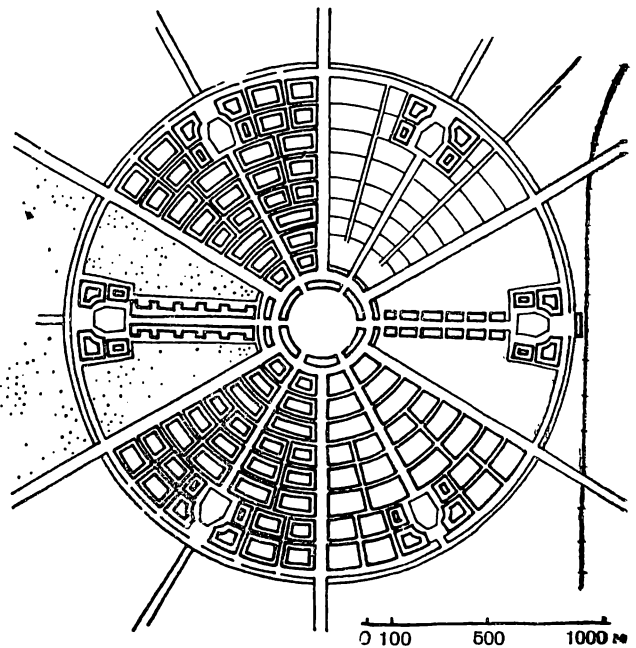
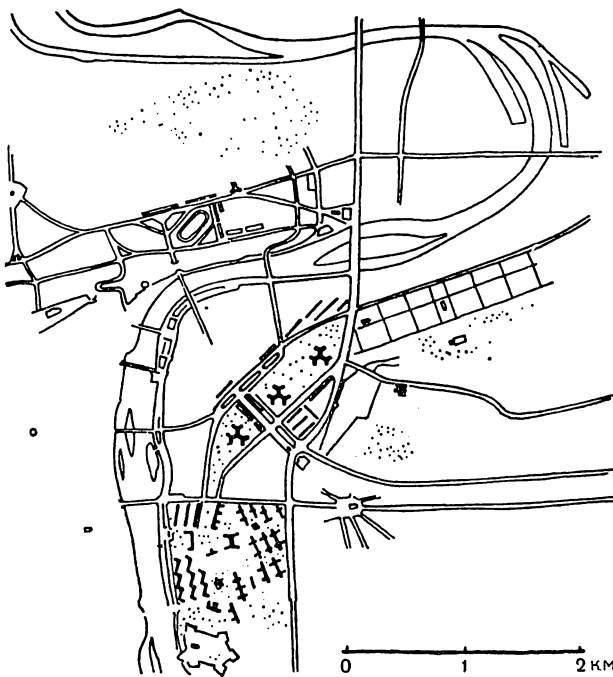
В 1930 г. появляется «Вертикальный город» Андре Люрса***, основу которого составляют 15-этажные дома. Если отвлечься от несколько схематичного расположения объектов, то проект Люрса выглядит вполне современно и реалистично. В каждом башенном доме от 120 до 144 квартир, а восемь домов, расположенных на участке 180×180 м, образуют жилую группу для 2300 жителей с собственной системой первичного обслуживания.

К этому же времени относится проект нового башенного города к западу от Парижа, разработанный Анри Дешаном. Основа этого города — крупные правильные кварталы, застроенные высокими домами. В Голландии в начале 20-х годов различными вариантами большого города с организацией движения транспорта в разных уровнях занимается Март Штам. В Чикаго в 1928 г. для побережья озера Мичиган Д. Г. Бэрнхэм проектирует систему небоскребов, соединенных под землей линией скоростного транспорта, а по крышам — автомобильными трассами.

* Людвиг Гильберсеймер (род. в 1885 г.) работал в Берлине, затем в Баухаузе. В Соединенных Штатах преподавал в Иллинойском технологическом институте в Чикаго. (Прим. ред.)

** Рихард Йозеф Нейтра (род. в 1892 г.) — австрийский архитектор, с 1923 г. работающий в США и завоевавший большую известность преимущественно строительством богатых особняков и вилл. Выступает и как теоретик архитектуры. (Прим. ред.)

*** Андре Люрса (1892—1970 гг.) — выдающийся французский архитектор-коммунист. В 1934—1937 гг. работал в СССР. Автор многочисленных объектов массового строительства — жилых комплексов, школ, больниц. (Прим. ред.)



37. Йозеф Гавличек. Проект реконструкции центра Праги; 1945 г. Три ведущих в композиционном отношении административных здания должны были образовать новый силуэт города и стать основой нового центра

38. Артур Т. Эдвардз. Образцовый город; 1930 г. В проекте использован часто повторяемый позже принцип функциональных секторов, идущих от окраины к центру города

В Чехословакии в 1927 г. ту же концепцию башенных домов, выполняющих роль опор для моста, переброшенного через Нусельскую долину в Праге, применяют инженер Ярослав Поливка и архитектор Йозеф Гавличек. Несколько позже, очевидно, под влиянием Корбюзье, Йозеф Гавличек разрабатывает для центра Праги проект трех 75-этажных административных зданий²⁰.

Наряду с разработкой различных вариантов башенных городов в тот же период много архитекторов и градостроителей занимается вопросами общей структуры большого города, наиболее целесообразным размещением коммуникаций и зелени. Параллельно с прямоугольными планировочными системами появляются схемы строго геометрического радиального города, отдельные секторы которого предназначены для выполнения его различных функций. Примерами таких решений могут служить «Идеальный город будущего» Адольфа Радинга (1924 г.) и «Образцовый город» А. Т. Эдвардза (1930 г.). Авторы этих проектов стремились рассредоточить традиционный центрический город, частично за счет зеленых клиньев, доведенных вплоть до центра.

Конгрессы современной архитектуры (СИАМ)

В обобщенном виде прогрессивные взгляды на градостроительство того времени отражены в документах Международных конгрессов современной архитектуры (СИАМ), объединивших ряд выдающихся западноевропейских архитекторов²¹. Вопросам градостроительства была посвящена значительная часть первой декларации СИАМ*, принятой 28 июня 1928 г. Новый функциональный подход к проектированию городов был здесь охарактеризован довольно четко:

«1. Строительство городов представляет собой организацию всех функций коллективной жизни. Строительство городов предопределяется не эстетической спекуляцией, а исключительно функциональными целями.

* В числе учредителей СИАМ были Вальтер Гропиус, Хосе Луис Серт, Зигфрид Гидион. Выдающуюся роль в создании и работе СИАМ играл Ле Корбюзье, объединивший крупнейших архитекторов-новаторов в их борьбе против официального архитектурного академизма. С 1929 по 1935 г. СИАМ изучали проблемы, связанные с жилой застройкой и рациональной планировкой населенных пунктов на основе современных научных данных. (Прим. ред.)

2. В первую очередь градостроительство должно привести к гармонии следующие функции:

- а) быт;
- б) работу;
- в) отдых (спорт, развлечения и т. п.).

3. Руководствуясь экономическими и социальными принципами, а также данными о плотности населения, необходимо определить соотношение между участками для размещения жилья, садов, транспортных, спортивных сооружений. Путем внедрения коллективного земельного хозяйства нужно противодействовать современной хаотической раздробленности участков, представляющих собой в настоящее время предмет торговли, спекуляции, наследования.

4. Классификация транспорта должна включать в себя временной и территориальный факторы.

5. Непрерывно развивающаяся техника и все достижения нового времени требуют кардинального пересмотра законодательства»²².

Афинская хартия

IV конгресс CIAM, проходивший в 1933 г. в Афинах, был посвящен теме «Функциональный город». На рассмотрение участникам конгресса представители отдельных стран предложили пронизанные единством замысла 33 проекта городов. Эти проекты должны были послужить основой для дискуссии и выработки принципов, зафиксированных так называемой Афинской хартией. В хартии были развиты идеи первой декларации, которые необходимо было продokumentировать серией монографий о городах. В 1942 г. известный испанский градостроитель Хосе Луис Серт, эмигрировавший в США, выпустил книгу, представляющую собой обзор основных документов о деятельности CIAM и разъяснений многих принципов Афинской хартии. Здесь же можно найти самую четкую и ставшую уже классической формулировку существа функциональной структуры города:

«Функций, относящихся к проектированию городов, всего четыре:

- а) быт;
- б) работа;
- в) отдых;
- г) транспорт (который объединяет первые три функции)»²³.

В заключение своей книги Серт отвечает на вопрос, поставленный в ее названии. Его слова, обобщающие систему взглядов, выработанную перед второй мировой войной, во многом актуальны и сегодня:

«Могут ли наши города выжить? На этот вопрос можно ответить тремя различными способами:

1. Одни думают, что города могут сохранить свою современную структуру, что их теперешний кризис носит лишь поверхностный и временный характер и что, как только он будет преодолен, вновь вернутся дни процветания периода десятилетия 1920—1930 гг.

2. Другие считают, что города не справятся с постоянно растущими трудностями и это приведет к их полному уничтожению, иначе говоря, они должны будут исчезнуть.

3. Третьи верят в эффективность определенных крутых мер, применение которых изменит общую структуру городов, верят в то, что благодаря этим мерам наши города смогут и должны будут быть сохранены»²⁴.

О взглядах, характерных для прогрессивных западных архитекторов того времени, свидетельствует не только Афинская хартия, но и ряд других публикаций, выходивших в связи с отдельными конгрессами CIAM. Уже сама постановка проблем свидетельствует о том, что эта организация занималась действительно актуальными проблемами архитектуры и градостроительства. Конгресс, проходивший в ноябре 1930 г. в Брюсселе, был посвящен теме «рациональные системы застройки». В материалах конгресса содержится верная и по сегодняшний день оценка новых идей, которые современная архитектура выработала в борьбе против антисанитарных замкнутых кварталов капиталистичес-

ких городов XIX и XX вв. Среди докладчиков на этом конгрессе были Гропиус, Ле Корбюзье, Нейтра, а также чех Карел Тайге*. Общая точка зрения конгресса, на котором говорилось очень много о преимуществах и недостатках многоквартирных и индивидуальных домов, лучше всего выражена в заключении, где сказано о том, что конгресс «не считает многоэтажный жилой дом единственно возможной формой жилья, но констатирует, что эта форма может привести к решению проблемы минимальной квартиры»²⁵. В предисловии к материалам конгресса Гидион ссылается, например, на фаланстеры Фурье, считая, что они нашли воплощение в многоэтажных домах нашего века. На выставке конгресса, насыщенной большим количеством документов, были представлены главным образом заблокированные системы застройки, типичные для довоенных проектов населенных мест, и первые проекты башенных домов.

Новые идеи архитектуры и градостроительства того времени иногда демонстрировались на примере поселков-выставок, проводившихся, в частности, в Германии. В этих поселениях использовались новые системы застройки и функционалистские решения отдельных домов. Из целого ряда таких поселков-выставок наиболее известна выставка в Штутгарте, 1927 г., где по плану, разработанному Мис ван дер Роэ, были построены одно- и многоквартирные жилые дома, спроектированные рядом наиболее известных западноевропейских авангардистских архитекторов. Наиболее обширное жилищное строительство в соответствии с новыми рационалистическими принципами в 1929—1930 гг. проводил магистрат города Франкфурта-на-Майне, где в то время над осуществлением новых принципов решения жилых кварталов работал Эрнст Май**. В других городах новые районы строились по проектам Вальтера Гропиуса, Марта Штама и других архитекторов.

В Чехословакии ту же роль выполнила Выставка современной культуры, проводившаяся в 1928 г. в Брно. Ее составной частью была постройка группы индивидуальных домов под общим названием «Новый дом». Несколько позже, в 1932 г., в Праге была построена колония вилл на Бабе, градостроительное решение которой разработал Павел Янак.

Однако славное «десятилетие архитектуры» (1920—1930 гг.) ушло безвозвратно, а вторая половина 30-х годов уже не принесла никаких новых идей. В Европе нарастает угроза фашизма. Известные западноевропейские и прежде всего немецкие архитекторы эмигрируют в США и там пропагандируют новейшие архитектурные и градостроительные концепции. Создается ситуация, которую цинично прокомментировал декан ньюйоркского университета: «Я очень благодарен Гитлеру, он потряс дерево, а я подобрал яблоки»²⁶.

Развитие теоретических концепций после второй мировой войны

Во время войны развитие градостроительных теорий почти остановилось. Лишь в Соединенных Штатах вышло несколько теоретических работ. Все они были изданы роскошно, с великолепными иллюстрациями, но по существу черпали свой материал из довоенных идей и из концепций, в большинстве случаев рожденных в Европе. В первые годы после войны занимались главным образом восстановлением разрушенных городов и сел, причем чаще всего пользовались первоначальными планами городов. Лишь в отдельных случаях удалось осуществить новые концепции и создать более выразительные структуры городов, например при восстановлении центров Гавра, Роттердама, Ковентри, Мобежа, Волгограда и некоторых других городов.

* Карел Тайге (1900—1951 гг.) — видный чехословацкий теоретик современной архитектуры и искусства. В конце 20-х — начале 30-х годов преподает в Баухаузе. В годы межвоенного 20-летия активно пропагандировал советскую культуру. (Прим. ред.)

** Эрнст Май (1889—1970 гг.) — видный немецкий архитектор-градостроитель. В 30-х годах работал в СССР. Известен своей пропагандой системы строчной застройки. (Прим. ред.)

При этом большие города росли и изменялись дальше. Если в начале века в большинстве из них численность населения колебалась в пределах 1 млн. жителей, то сегодня в ряде городов мира число жителей достигает 5 и даже 10 млн. человек. Если после первой мировой войны только предполагали возможное влияние на планировку городов автомобильного транспорта, то в настоящее время этот автомобиль, особенно в капиталистических странах, активно воздействует на структуру расселения и парализует всю жизнь большого города.

Создаются целые городские цепи, наиболее ярким примером которых является выросший на западном побережье США пояс (Бостон, Нью-Йорк, Филадельфия, Балтимор, Вашингтон), достигающий в длину около 1000 км и в ширину 100 км. В каждом из шести городов-гигантов, входящих в этот пояс, живет от 2 до 10 млн. жителей. Во всем этом поясе — «городской туманности» — в 1950 г. жило немногим более 31 млн. жителей, а сегодня их число приближается к 40 млн. В Англии, наряду с 10-миллионным Лондоном, из городов Бирмингем, Манчестер, Ливерпуль, Шеффилд, Лидс и Брэдфорд, образовался 8-миллионный гигант. В Японии 10-миллионный Токио вместе с Йокогамой и еще 20 другими городами образует почти 15-миллионный гигант, а город Осака является центром группы городов с общим населением 8 млн. человек. Подобные же группы городов, в которых неизменно ухудшаются условия жизни, растут и в других странах. Население в своей повседневной жизни испытывает на себе все проблемы и трудности, которые сопровождают жизнь больших городов. Градостроительством все больше заинтересовываются представители других наук.

Авторы большинства градостроительных теорий современности считают необходимым не допустить дальнейшего разрастания больших городов как компактных образований. Все более активно проводятся разработки целых систем расселения и других новых концепций (мы рассмотрим их в следующих главах этой работы). Все более неотложной становится задача рассредоточения крупнейших населенных мест. В связи с этим исследуются оптимальные размеры городов, а в их окрестностях все чаще осуществляется строительство городов-спутников.

Вместе с тем дальнейшее развитие получают теории, по которым концентрация жителей в городах-гигантах считается естественным явлением, которому нельзя и не нужно препятствовать. На основе современных тенденций развития делаются выводы о том, какие технические новшества потребуются городам, население которых может вырасти до 20 или даже 50 млн. человек. Так, в одной из американских работ, трезво оценивающих создавшееся положение, делается предположение о том, что в 2000 г. в США будет 10 суперметрополий, в которых станет проживать до 72 млн. человек, из них 23 млн. — в Нью-Йорке, 20 — в Лос-Анджелесе, 11 — в Чикаго и т. д.²⁷ Думают о новых возможностях транспорта, о снабжении городов-гигантов водой и о способе устранения мусора, что, очевидно, представит одну из серьезнейших проблем.

Однако во всех этих планах не найти уже и тени того восхищения от неограниченного роста городов, которое испытывал льюисовский Бэббит, преуспевающий американец, наживающийся на спекуляциях участками в своем родном городе Зенит. Сейчас рост городов-гигантов рассматривают скорее как необратимый ход неумолимой стихии, к которой люди должны приспособиться независимо от своих желаний. Считается, что они должны подумать о том, как сделать возможной жизнь в искусственной среде, переполненной людьми, зданиями и механизмами. Не случайно в статьях западных авторов при описании городов-гигантов употребляются такие выражения, как «гангрена», «раковая опухоль» и другие, им подобные определения, образно отождествляющие рост городов с губительными, пока неизлечимыми патологическими процессами.

Много специалистов изучает возможные последствия этого процесса, и мы все чаще слышим предупреждения вроде того, какое сделал в

прошлом венский, а ныне американский архитектор В. Грюэн*, проанализировавший пороки американских городов, насыщенных автострадами: «Я твердо верю в то, что Европа вовремя извлечет урок из наших трагических ошибок и предохранит от них свои города, пока еще не поздно»²⁸.

Самым значительным в капиталистических странах центром теории больших городов в настоящее время можно считать Японию и особенно Токио, дальнейший рост которого многими считается неизбежным. Кендзо Танге** предполагает «возникновение ключевых городов, которые будут иметь 10 и более миллионов жителей» и говорит, что речь «идет, на наш взгляд, не о ненормальном развитии, а о неизбежном следствии действительной потребности в таких метрополиях для выполнения определенных функций, жизненно важных для современного общества... метрополия является неустрашимым явлением, которое будет развиваться дальше»²⁹.

Если Грюэн воспринимает рост городов-гигантов как неотвратимое зло, то Кендзо Танге пока еще не настроен столь пессимистически. Он верит в то, что проекты реконструкции Токио, разработанные его группой, не только реальны, но действительно ликвидируют трудности этого большого города, входящего в число крупнейших населенных мест мира.

Интересно, что главным предметом заботы в большинстве современных проектов, разрабатываемых для городов с населением в несколько миллионов человек, является не человек, а его машина и дороги, по которым она движется. Неслучайно в США цена участков около автострад повысилась на 100—150%.

Существует бесчисленное множество проектов, авторы которых предлагают свое решение проблем современного крупного города. Почти в каждом годовом выпуске архитектурных журналов можно найти новую концепцию решения проблем большого города. Среди них, без сомнения, есть ряд проектов, которые спекулируют на оригинальности и главная цель которых — самореклама. В то же время есть интересные и действительно оригинальные идеи, в которых отражено стремление найти новый способ перестройки структуры больших населенных мест.

Концентрация башенных домов

Главный признак новых концепций больших компактных городов — это очевидное стремление к максимальному использованию городской земли без дальнейшего разрастания города виришь. Такое стремление понятно, ибо земля в центрах городов дорогá, а окраинные территории все больше становятся предметом спекуляции.

Кроме стремления владельца здания или участка к прибыли здесь можно, очевидно, усматривать и проявление определенной объективной тенденции. Техническое оснащение города становится все более сложным, а следовательно, и более дорогим. Это означает, что дорожает каждый гектар существующего города и что, следовательно, нерентабельно менять на сельскохозяйственную землю или какую-нибудь другую свободную территорию участок города с его водопроводом и канализацией, теплотрассой, дорогами, линиями массовых средств транспорта, энергетическими и телекоммуникационными сетями, парками, зданиями и другими устройствами. При этом признание объективных мотивов такого процесса, очевидно, не означает, что мы абсолютно с ним смирились, ибо следование только вышеприведенным принципам в ряде случаев могло бы создать невыносимые условия жизни.

* Виктор Грюэн (род. в 1903 г.) — австрийский архитектор, с 1938 г. работает в США. Специализируется на проектировании крупных торговых и общественных центров. Автор ряда теоретических работ. (Прим. ред.)

** Кендзо Танге (род. в 1913 г.) — выдающийся современный японский архитектор, автор проектов крупных общественных зданий и градостроительных проектов. С 1964 г. примыкает к группе метаболистов. (Прим. ред.)

Самым обычным и наиболее частым проявлением этой тенденции является строительство башенных домов и организация движения транспорта в нескольких уровнях. С такой тенденцией мы встречались и раньше. Правда, теперь это уже не башенные дома Корбюзье. В современных проектах практически исчез естественный рельеф. Весь он оказался сплошь покрытым несколькими ярусами дорог, автомобильными стоянками, складами и т. п. Дома возвышаются над этой искусственной поверхностью. Ранние признаки комбинированных зданий в 20-е годы содержались в проектах Л. Гильберсеймера. Одним из характерных современных примеров такого рода может служить район Marina City, созданный в Чикаго по проекту Б. Гольдберга. Район образуют 60-этажные круглые дома. В 19 нижних этажах располагаются гаражи на 896 машин — по числу квартир, вытянувшихся на высоту следующих этажей. Два таких уже построенных дома с собственной системой общественного обслуживания, универсальным магазином, бассейном и 10-этажным административным зданием размещены на площади, равной 1,2 га. Следовательно, плотность здесь превышает 3400 жителей на 1 га, если учесть наличие и других учреждений, находящихся на этой территории. Гольдберг считает, что таким зданиям в городах принадлежит будущее, что сосредоточение в нижних этажах высотных объемов центров торговли, образования и отдыха будет содействовать ограничению горизонтального городского транспорта, разгрузке дорог и в то же время усилит роль вертикального транспорта. Далее он считает желательным использование отдельных городских учреждений в несколько смен, благодаря чему скорее будут амортизироваться расходы на их строительство.

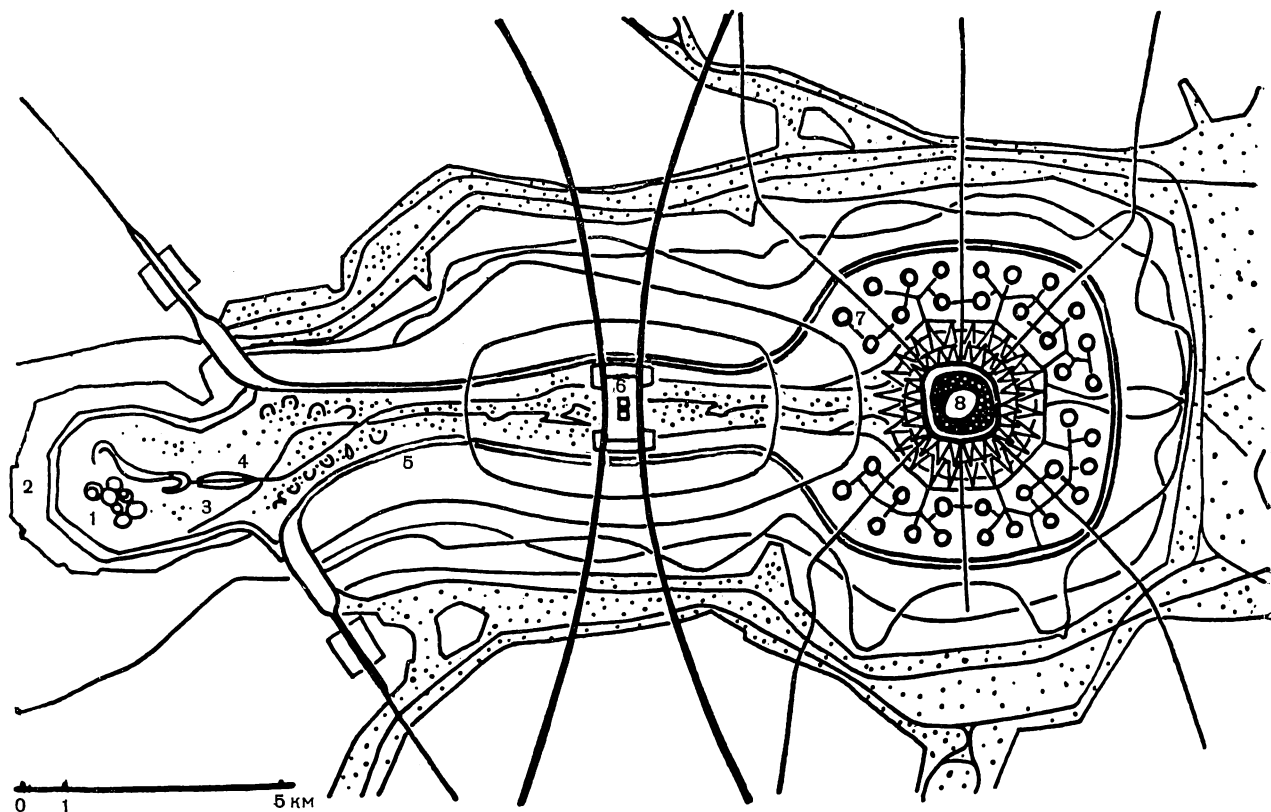
Приведенный пример — далеко не единственный. Напротив, такой процесс становится характерным для США. В ряде американских городов и в центральных районах других капиталистических агломераций на месте ликвидированных трущоб сегодня строятся новые жилые дома с такой плотностью, что их вполне справедливо называют «новыми трущобами». Некоторые критики считают даже, что новые сооружения в гигиеническом и социальном отношении хуже того, что было снесено. Помимо жилых домов на таких участках размещаются еще административные здания, магазины, общие гаражи и другие учреждения, способные давать прибыль. Это означает, что вместо разгрузки старых центров, наполнения их воздухом и зеленью получается еще большая концентрация зданий и людей.

В отдельных случаях это зависит от конкретных условий города. История градостроительства свидетельствует о том, что на концентрацию и высоту застройки средневековых городов Европы свое воздействие оказывало наличие крепостных стен. В арабских городах высокие здания строили потому, что берегли ценную сельскохозяйственную землю оазисов. В современном Нью-Йорке центр города с преимущественной частью торговой и административной жизни всего гиганта сосредоточен на небольшой площади острова Манхеттен. В последнее время появился ряд проектов расширения острова за счет искусственных площадок и связанной с этим реконструкцией набережной. Экспериментальная группа архитекторов и инженеров предложила перспективный (до 2000 г.) проект реконструкции, в результате которой у реки Гудзон будет отобрана 1 кв. миль, на которой разместят гостиницы и жилые дома. В планировке новых жилых кварталов Гонконга находит свое отражение сдавленность этого города с 3-миллионным населением, расположенного на нескольких квадратных километрах земли.

Использование пространства

Ряд специалистов считает, что интенсивное использование городской территории состоит не только в высотной застройке и организации движения транспорта в нескольких уровнях.

Французский архитектор Иона Фридман в 1958 г. создал Экспериментальную группу мобильной архитектуры — GEAM. Члены группы поставили перед собой цель создавать архитектуру и осуществлять



39. Паоло Солери. Биотехнический город на 2 млн. человек; 1960 г.

1 — теологический и философский центр; 2 — жилой район художников и ремесленников; 3 — территория для проведения праздников на природе; 4 — автостоянка; 5 — главная магистраль; 6 — административный и торговый центр; 7 — жилые башни; 8 — учебный центр

градостроительство, соответствующее динамичному характеру развития общества. Они разрабатывают так называемые пространственные города. По их мысли, над существующими домами должны подняться висячие конструкции, в которых будут монтировать различные сооружения, дороги и пешеходные пути. При строительстве на свободной территории такая решетка размещалась бы на высоте 15 м. По одному из вариантов такая пространственная решетка будет иметь модуль 3×6 м, расстояние между несущими столбами составит 40—60 м.

Авторы подобных проектов хотят, таким образом, создать целые городские секторы, представляющие собой самостоятельные комплексы с собственной системой теплоизоляции и климатизации. Кондиционирование целых частей городов считает возможным и американец Бакминстер Фуллер, перекрывающий своими геодезическими куполами целые городские кварталы. Самой смелой идеей его концепции является предложение о создании купола над Манхэттеном, перекрывающим территорию 40 км^2 . Таким образом, на смену отдельному зданию, выступавшему до сих пор в качестве основного элемента города, приходит вариантная пространственная система, причем «понятие мобильная архитектура не означает, что будут передвигаться целые конструкции, оно означает лишь их приспособляемость к различным потребностям изменяющегося общества»³⁰.

Поль Меймон во Франции, Фрей Отто и Шульце-Фелитц в ФРГ проектируют подвешенные города в форме систем конусообразных башен. По проекту Меймона каждая из них, вмещающая от 15 до 20 тыс. жителей, должна представлять собой своего рода огромный дом-коммуна. Плотность заселенной территории в этом случае превышает 3 тыс. жителей на 1 га. Тот же архитектор проектирует для Парижа 12-ярусную систему подземных сооружений под Сеной. Самой реки изменения не должны коснуться, но под нее предполагается направить значительную часть транспорта, создать здесь сложную систему современных автомобиль-

ных и скоростных дорог, центральных автостоянок, площадей, свободных пешеходных путей и магазинов.

Совершенно самостоятельную концепцию представляет собой «биотехнический город» итальянца Паоло Солери, живущего в США. Его город — это система биологических форм, которая на площади 22 000 га должна предоставить условия для жизни 2 млн. человек. План города представляет собой несколько деформированный овал длиной 22 км и шириной 10 км. Каждый круглый дом, напоминающий по своей форме гриб, рассчитан на 2,4—4 тыс. жителей. С фантастичностью рисунков контрастируют весьма рациональные принципы автора, включающие в себя помимо нового архитектурного и градостроительного решения расчеты плотности населения и оборудования города, учет условий для работы автомобильного транспорта и т. д. Свой проект автор обосновывает экономическими соображениями, преимуществами компактной застройки и универсальных зданий, их стандартизации; в то же время решаются отдельные вопросы эксплуатации города и строительной техники.

В ряде вариантов разработаны проекты городов в форме башен, пирамид и искусственных гор. Авторы таких проектов предусматривают доступность всего объекта путем создания специальных автомобильных рамп. Гаражи они предполагают размещать во внутренних, не освещаемых солнцем пространствах, которые могут быть использованы для устройства коммунальных предприятий, общественных центров и для установки различного технического оборудования. Одним из таких примеров может служить схема «идеального города», предложенная еще в 1947 г. учеником Корбюзье Мазе. Другим ярким примером является проект жилого комплекса на Эллис Айленд у Нью-Йорка. Это своего рода город-остров, разработанный в 1959—1961 гг. учениками Ф. Л. Райта, входящими в известное Тейлоринское объединение архитекторов. На проекте сказалось влияние творчества их учителя, который в 1947 г. спроектировал для Питтсбурга общественный центр в виде большой круглой пирамиды.

Проект Эллис Айленда близок к трем разработкам, в основе которых лежат идеи расширения городской территории за счет использования пространства над водными поверхностями. Мы знаем, что у этой идеи был предшественник еще в эпоху Возрождения. Систему мостов над Сеной, застроенных жилыми домами, разрабатывал Дю Серсо, который в своем проекте предусматривал разбивку над рекой круглой площади правильных очертаний. Во второй половине XVI в. Палладио проектировал для Венеции мост Риальто в виде большой площади со зданиями, общественными пространствами и колоннадами. Известны также старые джонковые города, располагавшиеся на широких просторах восточно-азиатских рек.

Американец Джеймс Фицджеральд вместе со своими коллегами предложил висячую круглую пространственную конструкцию, которая, располагаясь над рекой Гудзон, должна представить собой город-мост на 10 тыс. жителей. В Лондоне серьезно думают о создании на месте существующего моста Вокхолл другого, многоэтажного моста с магазинами, гостиницей, зимним стадионом, выставочным залом, террасами и, разумеется, с автомагистралью и автостоянками. Совершенно исключительный характер носит идея Ионы Фридмана, который имеет в виду использовать мост через Ла-Манш для постройки большого общего англо-французского портового города³¹.

Японские теоретики

Самое большое количество проектов использования пространства над водной поверхностью разработано в Японии, городам которой свойственна очень плотная застройка. Большинство таких проектов предназначено для Токио, расположенного у неглубокого морского залива. В его юго-восточной части глубина колеблется в пределах между 8 и 15 м. Предложение по использованию бухты впервые появилось в 1957 г. Оно



40. Кендзо Танге. Проект расширения Токио; 1959 г. Новый жилой комплекс на 5 млн. жителей сосредоточен в сооружениях, расположенных над морским заливом

1—жилая застройка; 2—промышленность; 3—аэродром; 4—порт; 5—правительственный центр; 6—административные центры

зафиксировано в официальном документе, рассматривающем возможности дальнейшего развития города.

Наиболее известный проект использования залива разработан в 1961 г. коллективом под руководством Кендзо Танге. В этой работе были проанализированы различные концепции структуры городских планировок и использованы идеи ряда существующих вариантов. Главные принципы, выработанные в процессе работы, были сформулированы следующим образом:

- 1) замена радиальной системы линейной системой;
- 2) создание единства планировки города, транспортной системы и архитектуры;

- 3) новая пространственная структура, воплощающая в себе разомкнутость и естественную подвижность современного общества»³².

Из существующего города авторы проекта протянули новую ось в область залива, где через 20 лет должен быть создан городской комплекс на 5 млн. человек. Основу планировки составляют 23 секции площадью 1 км². Объединяясь по три, они образуют комплексы с более высокой общественной организацией. Основная часть зданий (некоторые из них достигают высоты 300 м) и коммуникаций должна быть заложена на сваях. Главный общественный центр нового городского организма предполагается устроить на искусственном насыпном острове. Особое внимание в проекте уделено транспорту. Главная коммуникационная ось расположена на высоте 50 м и состоит из подвешенной скоростной дороги и трех уровней для автомобильного транспорта. Первый уровень рассчитан на скорость 30 км/ч, развязки здесь отстоят одна от другой на 1 км. Второй уровень учитывает скорость 60 км/ч и располагает развязками через каждые 3 км. Третий уровень предназначен для движения со скоростью 120 км/ч. Развязки на этом уровне удалены одна от другой на расстояние 9 км.

Проект группы Танге не единственное предложение по использованию Токийского залива. Есть и другие проекты, предусматривающие иную планировку, иное использование конструкций, другой тип застройки, другую высоту и конфигурацию домов. Кажется закономерным, что именно токийские архитекторы выдвигают в противовес не оправдавшим себя традиционным разработкам много новейших идей организации жизни большого города. Население Токио ежегодно увеличивается на 300 тыс. жителей. В этих условиях специалисты стремятся достичь большей вариантности города. Архитекторы, занимавшиеся этой проблемой, выразили свое отношение к ней и в названии своей группы «Метаболисты».

Кроме различных проектов строительства над заливом и создания городов-спутников над озером, расположенным в 100 км к северу от города, для Токио разработан еще ряд вариантов башенных решений. Так, архитектор Кикутакэ хочет на месте одноэтажных домов района Кото построить группу круглых, 300-метровых башен, в каждой из которых было бы по 1250 небольших квартир. Квартиры, подвешенные на столбах, можно было бы перевозить вместе с обитателями. Башни предполагается поставить на плиты, организовав здесь систему общественного обслуживания, места приложения труда и т. п. Винтообразные башни Курокава и башни Исодзакэ соединяются жилыми мостами. Авторы других проектов размещают свои башенные комплексы на искусственных плавучих островах, также соединенных висячими мостами с жилой застройкой.

Самой оригинальной идеей японских архитекторов является «морской город», проект которого в 1959 г. для реализации его в районе мелких заливов морей, окружающих Японию, создал Киёнори Кикутакэ. Его идея не связана ни со свайными, ни с башенными конструкциями. Архитектор вынашивает мысль о настоящем плавучем городе. Общественные центры города располагаются на круглых площадках диаметром 800 м. Само жилье сосредоточивается в кондиционируемых бетонных цилиндрах, погруженных в воду на глубину до 30 м. Преимуществом такого типа жилья считается возможность наблюдать за жизнью подводного мира.

Раздумья о дальнейшем компактном развитии гигантских метрополий толкают архитекторов на разработку смелых и интересных проектов, в которых предусматривается высокая степень использования городской территории, создание условий для нормальной работы современно-го и будущего транспорта.

В то же время многие из этих проектов кажутся иллюстрациями к еще ненаписанным научно-фантастическим романам. В экономическом и техническом отношении они стоят по меньшей мере на грани осуществимости. Главный же их недостаток состоит в том, что они очень часто противоречат требованиям человека к жизненной среде, превращая ее в некие склады для людей.

Будущее больших городов

Современное состояние большинства крупных городов мира и выше-описанные проекты показывают, что компактное и концентрированное развитие многомиллионных метрополий является для человеческого общества неприемлемым. Картину города будущего, развившегося на одной и той же основе, еще в 1908 г. проницательно нарисовал Анатоль Франс. Предостерегающий голос писателя прозвучал в описании, данном в начале 8-й книги «Острова пингвинов», названной «Будущие времена. — История без конца»: «Дома все казались недостаточно высокими, их непрерывно надстраивали, строили в тридцать, сорок этажей, в которых помещались конторы, магазины, банки, правления разных обществ. И, разрывая почву все глубже и глубже, прокладывали туннели, выводили подвалы.

Пятнадцать миллионов людей работали в гигантском городе при свете прожекторов, которые не угасали ни днем, ни ночью. Дневной свет совершенно не проникал сквозь дым, поднимавшийся из фабричных труб, опоясывающих город. Иногда только виднелся красный диск солнца без лучей, скользящий по черному небосклону, изрезанному железными мостами, с которых падал непрерывный дождь копоты и каменно-угольной пыли. Это был самый промышленный, самый богатый город в мире. Устройство его казалось совершенным. В нем не осталось и следа старых аристократических или демократических форм правления; все в нем было подчинено интересам трестов»³³.

Однако, несмотря на всю непривлекательность такой картины, очевидно, нереально предполагать, что большие города исчезнут совсем. Нельзя во всяком случае рассчитывать на их устранение в ближайшие десятилетия. Напротив, приходится все больше считаться с тем, что, вследствие чрезвычайно высокого роста народонаселения и непрекращающегося процесса концентрации, появятся новые большие города. Необходимо принимать во внимание вполне понятные стремления интенсивно использовать для новой застройки каждый гектар дорогой городской земли.

Отсюда возникает целый ряд вопросов. Представляет ли процесс дальнейшего роста крупных городов непреодолимую закономерность или же есть необходимость и возможность управлять этим процессом, стремясь к ограничению концентрации расселения? Нужно ли содействовать максимальной концентрации населения, создавая совершенно искусственную среду, или же, наоборот, необходимо стремиться к снижению плотности в больших городах, все более активно используя в них зелень и другие природные компоненты? Являются ли транспортные и технические проблемы следствием усиливающейся концентрации населения или же можно разрешить вопрос об основных предпосылках существования больших городов? Если можно, то какой ценой — путем затрат колоссальных финансовых средств или путем снижения качества окружающей человека среды? Вся мировая теория и практика градостроительства ищут ответ на эти актуальные вопросы. Мы уже познакомились с целым рядом конкретных и теоретических проектов, авторы которых хотят решить сложные вопросы реконструкции и дальнейшего развития современных больших городов, стремясь преодолеть их серьезные недостатки. Однако мы видели также, что часто в новых проектах отдельные неблагоприятные моменты большого города настолько усиливаются, что доходят до своего абсурда.

Все вместе они ярко свидетельствуют об огромных трудностях, стоящих на пути решения проблем большого города — целесообразной взаи-

мосвязи жилья и работы, обеспечения доступности зелени, зон отдыха и природы вообще, развития эффективных транспортных средств и систем. Именно в больших городах возникают специфические социальные и гигиенические проблемы, а создание благоприятных условий жизни для человека оказывается подчас не только сложным, но и дорогостоящим.

При этом создание благоприятной среды для общества в целом и для отдельного человека, для полного развития его физических и духовных сил остается первоочередной проблемой современного и будущего большого города.

Общий признак большинства современных проектов — попытка преодолеть стихийное развитие и хаотическое разрастание больших городов. Во многих концепциях учитывается важность планомерного развития городского организма. Понятно, что чаще всего это относится к проектам, по которым предстоит создавать новые города на пустом месте. Значительно сложнее обстоит дело с разрешением проблем реконструкции существующих городов и неудивительно, что наименее удовлетворительными оказываются результаты тех новейших преобразований, которые наблюдаются в крупнейших городах. Именно в этой области наличествуют существенные различия в понимании наиболее целесообразной структуры, которую исследуют в пределах от традиционных центральных планов вплоть до членения вдоль различных композиционных и эксплуатационных осей. По-разному подходят и к трактовке микроструктуры отдельных элементов города, и к максимально допустимым размерам городских напластований. С течением времени все большее внимание в теоретических концепциях уделяется коммуникационным сетям, при разработке которых очевидное преимущество отдается массовым видам транспорта.

Ввиду огромной сложности проблем, а иногда полной неспособности их решить отдельные специалисты полностью отрицают возможность дальнейшего существования городов. Однако, если не принимать во внимание крайности, следует признать, что в большом количестве современных замыслов содержатся полноценные, жизненные идеи и намечаются конкретные пути их воплощения в жизнь. Само собой разумеется, что реализация этих замыслов возможна лишь в условиях прогрессивного социального строя.

Сноски к главе V

Проблемам больших городов и их отдельных компонентов посвящены десятки книг, тысячи статей и специальных разработок. В настоящей главе материал ограничен рассмотрением вопросов развития и современного состояния теоретических концепций большого города как целого.

1. J. P. Willebrandt. Grundriss einer schoenen Stadt in Absicht ihrer Anlage und Einrichtung zur Bequemlichkeit, zum Vergnügen, zum Anwachs und zur Erhaltung ihrer Einwohner nach bekannten Mustern entworfen. Hamburg, 1775.

2. Bill Archer. Die Stadt der Zukunft. «Die Reform», 1901, Erstes Oktoberheft, № 3, S. 204.

3. J. Stübбен. Die Grosstadt der Zukunft. «Die Umschau», 1902, № 12, 221—3; № 21, 401—5; № 52, 1021—4.

4. Там же, стр. 221.

5. Otto Wagner. Die Grosstadt, eine Studie über diese. Wien, 1911, S. 4.

6. Там же, стр. 10.

7. Там же, стр. 22—23.

8. Theodor Fritsch. Die Stadt der Zukunft. Leipzig, 1896, S. 12.

9. E. Hénard. Les Villes de l'ave-

nir. «L'Architecture», 1910, № 46, p. 385.

10. Manifesto dell'Architettura Futurista. N. Condrad's. Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts. Frankfurt/M., 1964, S. 32.

11. J. Lagadié. Les catedrales de la cité moderné. «L'illustration», 1922, 12, 8, p. 131. Автором рисунка является Жак Ламбер.

12. Le Corbusier. Vers une architecture. Paris, 1923.

13. Корбюзье. Планировка города. М., 1933.

14. О работе над проектом здания Центросоюза подробно рассказывает в статье, посвященной 75-летию Корбюзье, известный советский архитектор Н. Колли, который принимал участие в работе над окончательным проектом здания. («Архитектура СССР»), 1962, № 12, стр. 36—42.)

15. Le Corbusier. La Ville Radieuse. Eléments d'une doctrine d'urbanisme pour l'équipement de la civilisation machiniste. Paris, 1933, p. 91.

16. Там же, стр. 128.

17. Там же, стр. 345.

18. Le Corbusier. Vers une architecture. Paris, 1923, p. 230.

19. L. Hilberseimer. Grosstadt-bauten. Neue Architektur, I. Hannover, 1925, p. 13.

20. Проект и его сопроводительный документ «Stavba», s. 1 (1927—8).

21. Congrès Internationaux d'Architecture Moderne — Международные конгрессы современной архитектуры. Объединение было основано в 1928 г. в Швейцарии и первую декларацию среди прочих подписали Х. П. Берлаге (Голландия), Виктор Буржуа (Бельгия), Ле Корбюзье (Франция), Андре Люрса (Франция), Эрнст Май (Германия), Ганнес Майер (Германия), В. М. Мозер (Швейцария) — первый председатель CIAM), Альберто Сартoris (Италия), Ганс Шмидт (Швейцария), Март Штам (Голландия) и др.

22. Manifest 1. přípravného kongresu mezinárodní architektury. Karel Teige, Mezinárodní soudobá architektura 1. Praha, 1927, s. 77.

23. J. L. Sert. Can our Cities survive? Harvard University Press. New York, 1947, p. 242.

24. Там же, стр. 210.

25. Rationelle bebaungsweisen. Ergebnisse des 3. Internationalen Kongresses

für neue Bauen. Frankfurt, 1931, S. 7. Популярная в то время тема минимального жилища обсуждалась на конгрессе CIAM во Франкфурте-на-Майне в 1929 г.

26. E. Giedion. Das Bauhaus in seiner Zeit. «Bauen und Wohnen», 1961, № 5, 1813.

27. Ch. A. Blessing. The Evolving City. Detroit, 1961.

28. Victor Gruen. Approaches to Urban Revitalisation in the United States. «Architectural Association Journal», 1962, № 12, p. 178.

29. Kenzo Tange. «Casabella 258». 1961, Dicembre

30. Yona Friedman. Mobile Architektur. «Werk», 1963, № 2, p. 51. Первый проект «пространственной конструкции города» был выставлен в 1925 г. в австрийском павильоне на Выставке декоративного искусства в Париже. Его автором был венский художник Фридрих Кислер, член авангардистской группы Де Стиль.

31. Yona Friedman. Les Villes-ponts. «Technique et architecture», 1963, № 3, p. 13—15.

32. Kenzo Tange. Plan für Tokio «Bauen und Wohnen», 1964, № 1, S. 4.

33. А. Франс. Остров пингвинов. М., 1956, стр. 253—254.

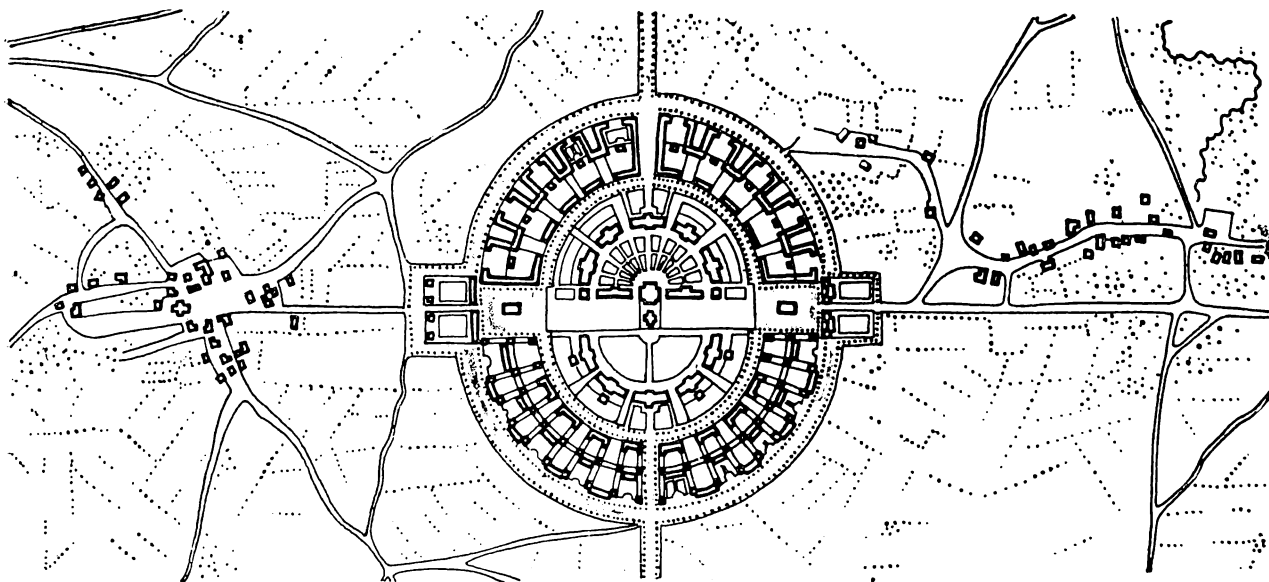
VI. ИДЕАЛ МАЛОГО ГОРОДА

Еще античные философы спорили о факторах, определяющих оптимальные размеры городов. Известно, что многие утописты наиболее удобными считали малые города. На протяжении всей истории городской культуры и на всех этапах развития градостроительных теорий можно заметить почти непрерывную цепь воззрений, предпочитающих трудно управляемым городам-гигантам малые города и поселки. Приверженцы малых городов имели в виду не только умеренные размеры поселений и ограниченное число их жителей. Составной частью их представлений о малом городе было активное использование зелени внутри поселения и создание зеленой зоны вокруг него.

Крупные города составляли исключение вплоть до начала бурного развития капитализма. Рост городов часто сдерживался крепостными стенами, а земля за их пределами была той неприкосновенной сельскохозяйственной базой, которая кормила городских жителей. Во многих странах издавна существовали предписания создавать вокруг городов своего рода защитные пояса. Такую меру вынуждала оборона города, необходимость снабжения его населения продуктами питания.

В России, например, по Соборному уложению 1649 г. для всех городов были выделены общие пастбища. При всеобщем измерении земли, проводившемся в 1765 г., ширина свободного незастраиваемого пояса вокруг любого города устанавливалась в 2 версты, а для Москвы — в 4. Граница этой земли обозначалась ровом и валом.

В массовом масштабе градостроительная разработка малых городов началась лишь в период стихийного роста промышленных центров. Первые проекты малых городов были созданы во Франции и Англии, т. е. в странах, оказавшихся к началу XIX в. наиболее развитыми в экономическом отношении.



41. Клод Никола Леду. Идеальный город в Шо; 1804 г. Общая классическая композиция как в расположении зеленых площадей, так и в общей планировочной форме предвосхищает более поздние проекты городов-садов

для королевской солеварни в Шо. В 1780 г. он заканчивает первый вариант проекта, по которому поселок представляет собой замкнутый четырехугольник, по виду напоминающий крепость. В своей книге об архитектуре, изданной в 1804 г., Леду публикует проект «идеального города» с овальным планом и свободной расстановкой домов в окружении садов. Так появляется один из первых предшественников города-сада, где в геометрическую регулярность, свойственную классицизму XVIII в., врываются мотивы новых взаимосвязей поселения и природной среды.

Хотя этот проект опередил по времени проект круглого города Фурье, проекты Хюарда и его непосредственных предшественников, он и сегодня кажется вполне современным. Сам Леду о своем проекте сказал: «Это рождающийся город, в котором есть все, что необходимо»¹.

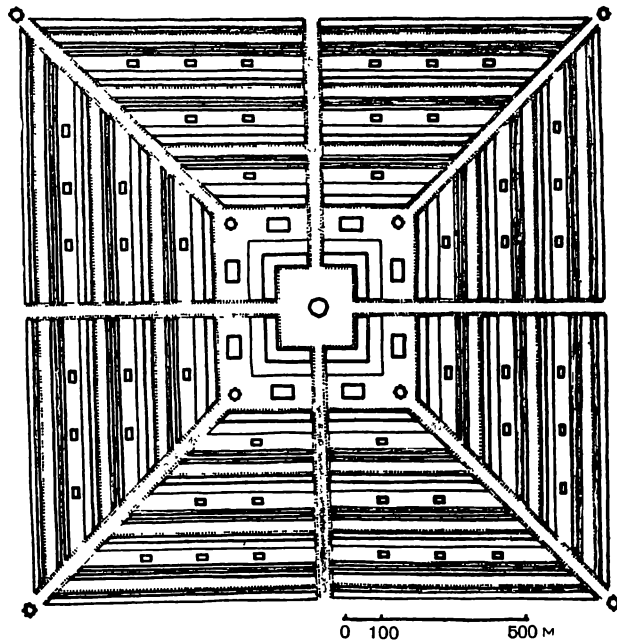
Кроме идеального города Леду создает ряд других проектов, в частности аллегорические здания, архитектуру которых можно было бы назвать фантастической. Подобно Леду целый ряд архитекторов под воздействием философских взглядов Ж.-Ж. Руссо и под влиянием французской революции создавал проекты храмов целомудрия, дружбы и другие аллегорические и символические проекты зданий и ландшафтов. Наиболее известным из них был Этьен Луи Булле, который задумывался даже о разработке регионального плана всей Франции и спроектировал идеальный город, окруженный, однако, мощными укреплениями².

В первой половине XIX в. центр тяжести теоретических концепций малых городов перемещается в другие страны. Архитектор Джон Буонаротти Пэпуорт на берегу реки Огайо в штате Кентукки создает город, предназначенный для переселенцев из Европы, используя здесь новую концепцию взаимосвязи поселения с природной средой. Э. Д. Вакфилд при строительстве английских колоний пользуется разработками Оуэна, и его взгляды действительно оказывают некоторое влияние на характер поселений, возникших в Австралии и Новой Зеландии.

Образцовый город Д. С. Букингэма

В 1848 г. выходит книга «Народные беды и практическая помощь вместе с планом образцового города». Ее автор — член английского парламента Джеймс Силк Букингэм. Более 500 страниц этого труда он посвящает изложению своих взглядов, называя в качестве своих предшественников имена Моисея и Платона, Мора и Кампанеллы, Сен-Симона и Фурье. Его проекты экономического развития Ирландии действительно свидетельствуют о том, что он был знаком с сочинениями Оуэна и испытал их влияние.

42. Джеймс Силк Букингэм. План образцового города на 10 тыс. жителей; 1848 г. Теоретические взгляды автора содержат много нового, но форма изображаемого им города находится еще в пределах традиционных представлений



Если количество жителей превысит 10 тыс. человек, лучшие граждане города группами по 2—5 тыс. должны уходить на новые места и закладывать там образцовые города.

В образцовом городе Букингэма введены бесплатное образование и медицинская помощь, развитая система общественных услуг, к которым относятся детские учреждения, прачечные, столовые и бани. Шумное, негигиеничное производство, скотобойню, газовый завод и очистную канализационную станцию он выводит из пределов города. Рабочее время для мужчин он снижает до 8 ч, для женщин, которые выполняют только работу, не требующую чрезмерного физического напряжения, — до 7 ч. Детский труд для него вполне очевиден. Об этом мы узнаем из его рекомендации ограничить рабочий день детей до 10 лет 4 часами. В образцовые города нельзя ввозить спиртные напитки и оружие, причем автор не упускает случая старательно перечислить все то, что он включает в эти два понятия.

План и общий вид города, приложенные к книге, напоминают квадратный идеальный город Альбрехта Дюрера. По мысли автора, его город отличается «наивысшей степенью порядка, симметрии, простора и гигиены, достаточным количеством света, воздуха, воды, совершенной канализацией... доступностью всех частей города при помощи галерей, закрытых от солнца и дождя. Вместе с большими газонами, парками, клумбами город должен являть собой образец тонкого вкуса и экономичности»⁴.

При этом Букингэм не хотел, чтобы все последующие города имели такое же архитектурное решение. Наоборот, он выдвигал требование их максимальных отличий от первого города, построенного по его проекту. Вызывает интерес само его представление об архитектурных стилях. Аркады внешнего квадрата зданий, предназначенного для самых бедных жителей, он предлагает построить в раннеготическом стиле, следующего за ним — в соответствии с увеличивающимся богатством живущих здесь жителей — в готическом стиле, затем бы следовали ионический и коринфский ордер, а колоннада центрального парадного пространства была бы решена в классическом композитном ордере. Посреди города он ставит почти 100-метровую башню для освещения всей его территории.

Однако вид с птичьего полета, приложенный к книге, несколько противоречит описанию и демонстрирует значительную связь с архитектурными представлениями своего времени. Так, по описанию крыши всех жилых домов должны быть плоскими. Сами здания следует строить из стальных конструкций, а лицевые фасады домов, в отличие от принятых тогда норм, ни в коем случае не должны отличаться от дворовых. Такие традиционные элементы, как триумфальные арки на перекрестках, долж-

Однако нет оснований относить Букингэма к утопистам, поскольку, критикуя современное ему общество, он не касается самого существа капитализма, считая его естественным и неизменным.

Важнейшей предпосылкой совершенствования общества он считает свой образцовый город, который «будет иметь нормальное число жителей, в нем будет соблюдено рациональное соотношение сельского хозяйства и промышленности, капиталистов и рабочих, Путем разумной организации можно будет достичь максимального уровня здоровья, морали и благ, какие до сих пор не были достигнуты ни в одном из существующих городов»³. Число жителей в городе Букингэма не должно превышать 10 тыс., а площадь — 1 кв. мили; город должен быть окружен 10 тыс. акров сельскохозяйственной земли,

ны соединять (поперек улицы) пешеходные коммуникации, проложенные по крышам и не пересекающиеся с транспортными путями.

Отталкиваясь в ряде случаев от своих предшественников, Букингэм проницательно заглядывает в будущее. Так, именно у него мы впервые встречаемся с мыслью о том, что примером для архитектуры должны стать большие современные стальные пароходы. Обычно эта мысль приписывается авангардистским архитекторам начала XX в.

Лойальность члена парламента совместились в мировоззрении Букингэма с жизненным опытом крестьянского сына, моряка и мятежного журналиста. Литературные влияния переплелись здесь с оригинальностью мышления.

Подобно творчеству большинства утопистов, основной смысл работы Букингэма следует усматривать в тщательной продуманности вопроса о социальной роли города, назначении его отдельных функциональных компонентов и в стремлении уяснить себе их наиболее целесообразное расположение и взаимосвязи.

Колония Р. Пембертона

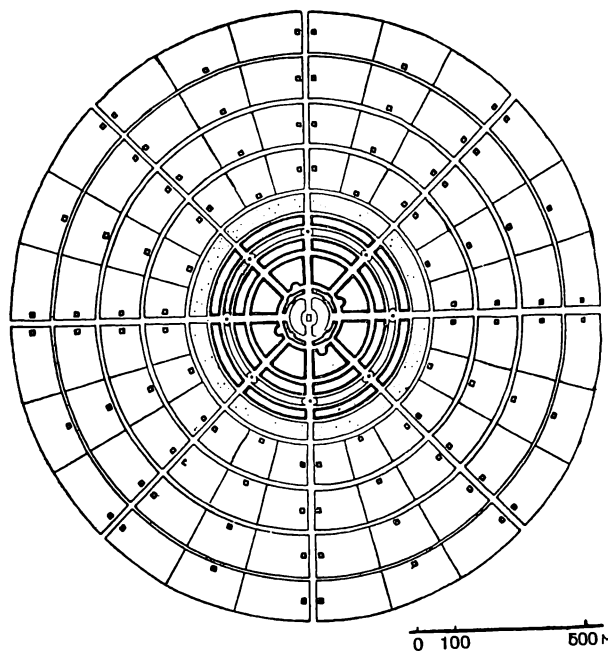
Современник Букингэма Роберт Пембертон в свою очередь считал, что «город должен быть совершенно круглым, диаметром приблизительно с милю. Образовываться он должен за счет поясов или колец, которые бы расширялись в направлении от центра. Широкие и просторные улицы нужно обсаживать декоративными деревьями...»⁵.

Подобно Букингэму, Пембертон исповедует утопические взгляды (он обращается к рабочим с призывом основать «счастливую колонию» в Новой Зеландии, где более дешевая земля), взывает к введению общественной собственности и в то же время самим названием своей первой колонии «Город королевы Виктории» выражает почтение королевскому роду. Центр его образцового города окружен большими общественными сооружениями, украшен статуями исторических деятелей. Вымошен он таким образом, что рисунок мостовой изображает земной шар, звездный небосвод, устройство вселенной и орбиты планет.

Планировка города строго центрична. Она исходит как из идей Фурье, так и из классических композиций, известных по ряду теоретических проектов, а также по серии парковых и замковых ансамблей, в том числе по замыслу идеального города Леду, если отвлечься от его

овальной формы. В проекте Пембертона содержатся уже отдельные признаки более поздних дезурбанистических концепций. Эта работа больше других приблизилась к представлению хоуардовского города-сада. Однако, как утверждает один из сторонников такого рода поселений Ч. Б. Пурдом, первое непосредственное использование термина «город-сад», принадлежит нью-йоркскому торговцу земельными участками Александру Т. Стюарту. Городом-садом он по рекламным соображениям назвал поселок, заложенный им в 1869 г. на Лонг Айленде. Во второй половине XIX в. этот термин

43. Роберт Пембертон. Образцовый город; 1848 г. Центрический план города кульминирует в круглой площади, на которой предполагалось построить общественные здания из стекла и стали



получает большое распространение. В этой связи можно напомнить и о том, что сам Хоуард вначале имел в виду несколько иное название своего типа поселения, прежде чем склонился к понятию город-сад, которое как раз благодаря его деятельности стало столь известным и притягательным вплоть до настоящего времени.

К предшественникам Хоуарда относится также врач Бенджамин Уорд Ричардсон, который активно занимался проблемами гигиены и жилья. Свои взгляды он изложил в книге «Город здоровья», изданной в 1876 г. Подобно своим предшественникам, он описывает образцовый город на 100 тыс. жителей, располагающий большими зелеными массивами. Можно предположить, что под влиянием Гиппократы он проектирует свой город прямоугольным в плане с «тремя главными улицами или бульварами, тянущимися с востока на запад. Недалеко от них расположена железная дорога, вдоль которой проходит также путь для городского грузового транспорта. Все улицы, идущие с севера на юг и пересекающие под прямым углом главные улицы, а также соседние параллельные улицы, — очень широкие»⁶.

Фабричные города

Идеи, предшествующие проектам Хоуарда, нашли отражение не только в идеальных нереализованных проектах, но также и в некоторых конкретных действиях. Во второй половине XIX в. английские фабриканты первыми начали строить поселки вне города, непосредственно у ворот фабрик и шахт. Впервые об этом упоминается у Б. Дизраэли, впоследствии премьер-министра и лидера консервативной партии Англии⁷. Герои его книг — благородные фабриканты, понимающие значение хорошего жилья для полноценной работы их рабочих. Своим друзьям они демонстрируют идиллические фабричные поселки, отделенные зелеными поясами от фабрик и, разумеется, от резиденций работодателей. Творчество Дизраэли произвело впечатление на английских промышленников. В 1852 г. Сэр Титус Солт недалеко от Бредфорда строит один из первых поселков этого типа — Солтэйр. В 1879 г. Джордж Кэдбери воздвигает поселок Бурнвиль, а в 1886 г. Уильям Ливер закладывает около Ливерпуля поселок Порт Санлайт. Несколько раньше подобное же строительство в Эссене начал Крупп. Ярким примером корыстных мотивов фабрикантов может служить строительство поселка Порт Санлайт. Его название не связано с именем его основателя, оно было тщательно продумано и не менее тщательно использовалось для рекламы мыла.

Понятно, что поселки такого рода лишь условно могут считаться предшественниками городов-садов, поскольку в своем большинстве они отличались довольно интенсивной и компактной застройкой. Нельзя их считать и образцами малых городов. Скорее всего они предвосхитили широкое строительство фабричных поселков и целых городов, активно использовавшихся как в рекламе отдельных фирм, так и в капиталистическом хозяйстве в целом.

В самом конце XIX в. выходит книга, которая по-настоящему стимулирует движение за города-сады. О популярности этого движения свидетельствует не только его быстрое распространение в Англии и ряде других стран, но и те дискуссии, которые происходили между его восторженными почитателями и негодующими критиками. Очевидно, лондонскому стенографисту Э. Хоуарду удалось в его книге под названием «Завтра. Мирный путь к действительной реформе»⁸ выразить те мысли, которые казались спасительными в стране, где население все более концентрировалось в больших, растущих городах, которые становились все менее чистыми и все более уродливыми. Популярность книги можно объяснить прежде всего этим. Вот что говорит о книге ее автор: «Хотя, рассматриваемый как целое, наш план и является новым и в этом качестве заслуживает некоторого внимания, главная его особенность не в этом. Если он претендует на сугубое общественное внимание, то это потому главным образом, что он соединяет в себе важнейшие черты

нескольких проектов, предлагавшихся в различные эпохи, и притом так комбинирует их, что, сохраняя преимущества каждого, умеет избежать тех опасностей и трудностей, которые иногда совершенно явственно вырисовывались даже перед духовным взором их авторов.

Кратко говоря, мой план является сочетанием трех различных проектов, никогда прежде, насколько мне известно, не соединявшихся в одно. А именно:

1) проект организованного переселенческого движения Вакфильда (Wakefield) и проф. Маршалла (Marshall);

2) система землепользования, предложенная сначала Томасом Спенсом (Thos Spence), а затем, правда с важным изменением, Гербертом Спенсером;

3) образцовый город Букингэма (Buckingham)⁹.

Дома в садах

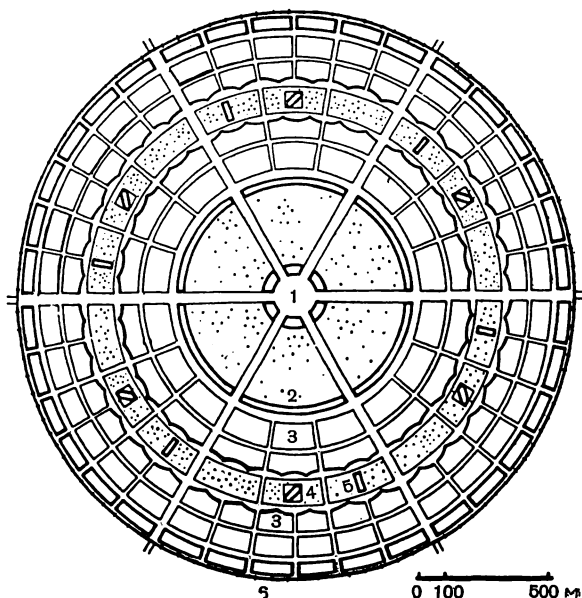
По замыслу Э. Хоуарда не было построено ни одного города-сада. Все движение базировалось на общих принципах Хоуарда, сводившихся к ограничению размеров городов и числа их жителей, к муниципальному владению землей, сохранению зеленых поясов между городами и достатка зелени внутри самой застройки. Совершенно без внимания остались идеи Хоуарда о создании систем расселения (к которым мы вернемся позднее). На конкретные системы застройки и планировочные структуры городов-садов повлияло распространенное тогда увлечение живописными средневековыми городами с их неправильными планами и их композиционными принципами, четко сформулированными еще К. Зитте. Характерным выражением этих принципов стала книга наиболее известного тогда английского урбаниста Реймона Энвина, который вместе со своим шурином Бэри Паркером в 1902 г. занял первое место в конкурсе на проект первого города-сада Лечурта. В 1905 г. в том же содружестве был спроектирован поселок Йервик у Йорка, а в 1906 г. — известный садовый пригород Лондона Хэмпстед¹⁰. В отличие от романтической немецкой школы эти принципы были использованы при строительстве индивидуальных изолированных или сблокированных домов с активным привлечением зелени.

Популярность книги Хоуарда была чрезвычайной. Через год после ее выхода в свет была создана Ассоциация городов-садов, которая к 1901 г. насчитывала уже 1300 человек. Тогда же в Бурнвиле ассоциация провела первую конференцию о городах-садах, а двумя годами позже

началось строительство первого города-сада Лечурта. В 1913 г. возникает Международная федерация городов-садов и проектирования городов. Она существует до настоящего времени и является старейшей международной организацией по вопросам жилищного строительства и урбанизма. Ее современное название — Международная федерация по жилью и генеральной планировке¹¹. Вскоре после первой мировой войны недалеко от Лондона был основан спроектированный Луи де Суассоном и ныне широко известный город-сад Уэлвин, которым были

44. Эбенизер Хоуард.
Город-сад; 1898 г.

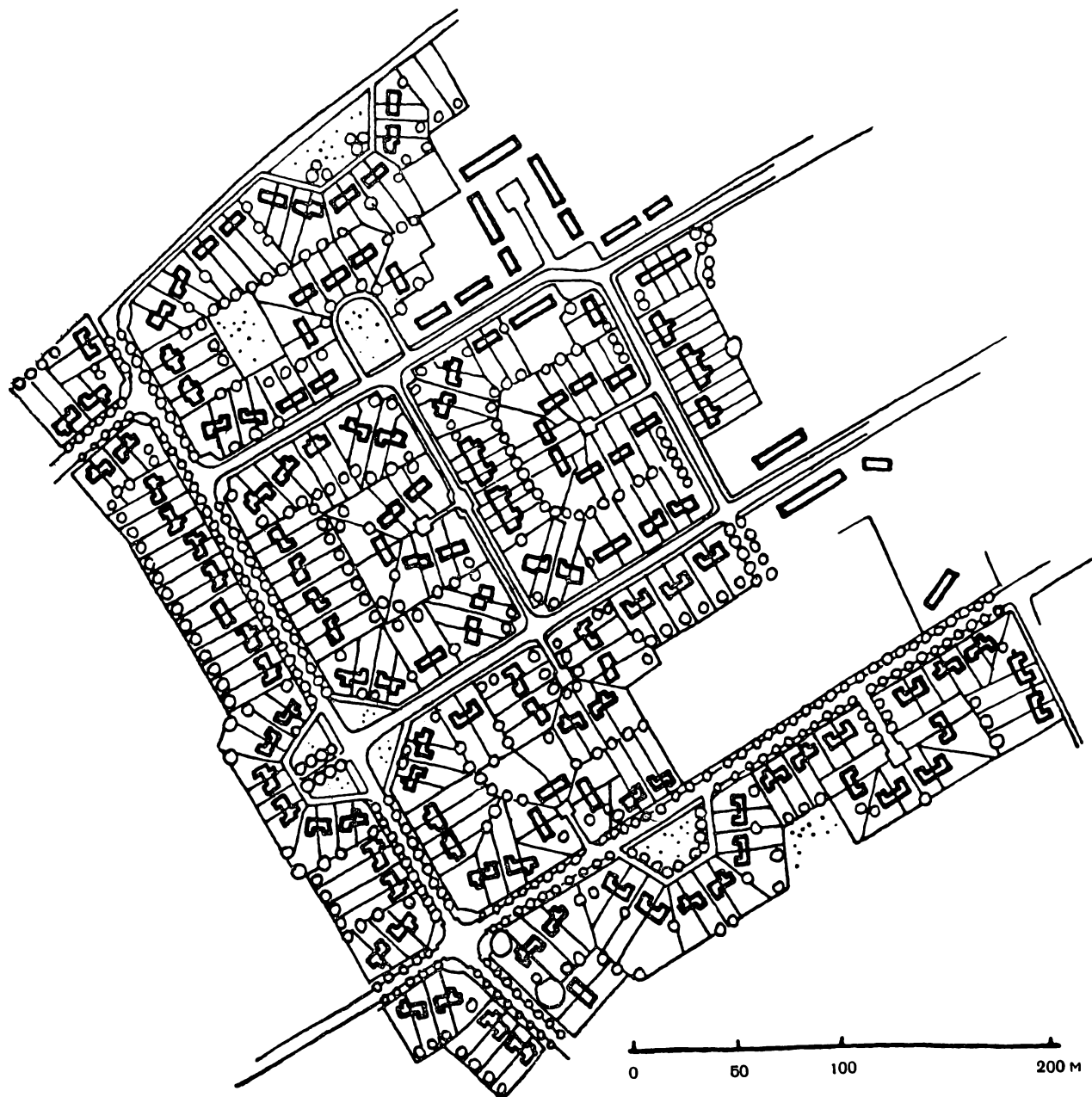
1 — центральный парк с общественными зданиями (радуш, концертный зал, театр, библиотека, больница, музей и картинная галерея);
2 — хрустальные дворцы, предназначенные для прогулок; 3 — жилая застройка;
4 — школа; 5 — церковь;
6 — промышленность



предвосхищены послевоенные идеи городов-спутников. Идея городов-садов повлияла также на развернувшееся после второй мировой войны и осуществляемое до сих пор строительство так называемых новых городов-спутников Лондона и других крупных городов Англии.

Идеи Хоуарда не оказались способными упорядочить стихийные процессы развития капиталистического расселения. Зато в деформированном виде их использовали для строительства загородных вилл. Лозунг «города-сады» стал очень популярным, и им злоупотребляли при таком строительстве, которое, по словам одного из пропагандистов городов-садов и долголетнего секретаря Ассоциации, «с движением за города-сады имеет лишь общее название. Этому строительству свойственна самая хищная спекуляция, глумление над природой и некачественное исполнение. При этом считается, что такое строительство можно смело осуществлять, спрятавшись за привлекательное название»¹².

45. Лечуорт. Застройка северо-западной части города-сада; 1903 г. Градостроительное решение индивидуальных домов, сгруппированных в ряды и группы, характерно и для более поздних городов-садов и пригородов



Сам Хоуард на результаты движения за города-сады смотрел весьма скептически. В 1913 г. торжественно праздновали основание международной федерации. К этому же времени исполнилось 10 лет со дня закладки все еще строившегося и пока единственного города-сада Лечуорта. Тогда же на страницах книги Пурдома Хоуард ответил на вопрос о том, насколько были осуществлены первоначальные идеи города-сада: «Коротко я бы мог ответить на этот вопрос так: мои идеалы до настоящего времени были осуществлены лишь в незначительной мере, но я верю, что время и прогресс будут на моей стороне»⁴³.

У идеи городов-садов были не только сторонники, но и противники. Одни ее отвергали целиком, другие по-разному трансформировали. Английская литература того времени пестрит произведениями на тему городов-садов. В 1905 г. вышла одна из таких книг, автор которой — инженер-транспортник А. Р. Сенет в двух томах своего произведения анализирует недостатки концепции Хоуарда и обосновывает преимущества собственного толкования города-сада⁴⁴. Однако книга Сенета интересна не только и не столько иной концепцией. Она являет собой пример того, как существование малых городов могло обосновываться откровенно реакционными политическими взглядами. Так, Сенет считает, что в малом городе легче контролировать политические взгляды населения, в то время как в больших городах люди могут легко стать «жертвой хорошо оплачиваемых профсоюзных агитаторов».

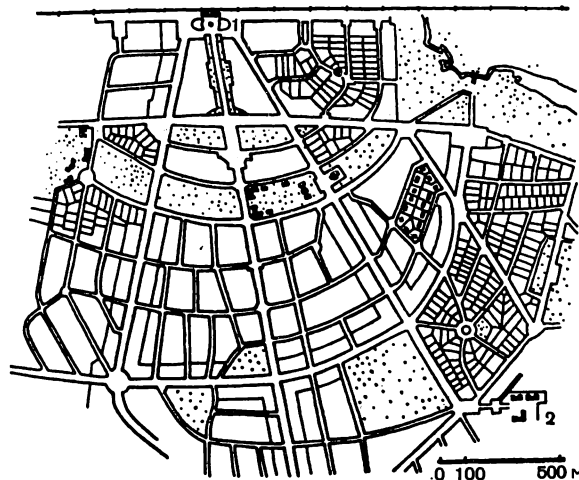
Критикуя город-сад Хоуарда, он вполне справедливо указывает на непрактичность круглого плана, сложность поэтапной застройки и усложненные формы земельных участков, зданий и перекрестков. Размеры свободных территорий в городе Хоуарда кажутся ему слишком большими. Ему ближе Д. С. Букингем и, подражая ему, он проектирует город-сад с шахматной сеткой улиц, с вокзалом в центре, с шестигранными участками и домами. Предпочитая среди своих предшественников сторонников эклектичных взглядов, Сенет в то же время со значительной долей воображения продумывает отдельные детали, касающиеся, в частности, транспорта. Он пишет о возможностях беспересадочного скоростного транспорта, соединяющего города и ветвящегося в их уличной сети. Задумывается он и над увеличением скорости внутригородского массового транспорта и ищет решение в его безостановочном движении. В сельскохозяйственном производстве городов-садов он предполагает использовать электротракто́ры с дистанционным автоматическим управлением.

Отзвук в России

В России идеи города-сада нашли особенно благодатную почву, так как отвечали традиционному типу застройки русских городов. В отличие от западноевропейских кварталов наемных домов даже крупные

русские города всегда отличались более свободной застройкой, состоящей из изолированных малоэтажных домов, с более низкой плотностью населения, с регулярной планировкой, широкими, прямыми улицами и обилием зелени на отдельных участках.

Здесь у идеи города-сада были свои собственные корни. Еще в 1894—1895 гг. Д. А. Лебедевым были разработаны градостроительные принципы, во многом тождествен-



46. В. Н. Семенов. Поселок-сад *Прозоровская*; 1912 г. На общем решении с выразительными парковыми поясами лежит печать классической концепции, отразившейся, в частности, в сходящихся лучах главных улиц

1 — вокзал; 2 — больница

ные с концепцией городов-садов. Эти принципы предполагали воплотить в жизнь при строительстве городов, которые должны были сопутствовать сооружению транссибирской железнодорожной магистрали. В 1897 г. П. О. Салманович выдвинул проект создания вокруг Петербурга системы пригородов-предместий¹⁵, в 1908 г. проект поселка-сада Никольское под Москвой разрабатывал В. А. Веснин. В 1911 г. вышел русский перевод книги Хоуарда¹⁶. В 1912 г. проект первого города-сада в России разработал В. Н. Семенов. Город предполагали строить у станции Прозоровская, в 40 км от Москвы, на пути в Казань. По радиальным и кольцевым направлениям весь город пронизывался взаимосвязанной системой парковых поясов. При общей площади 680 га на парки отводилось 170 га, а еще 53 га — на зеленые посадки внутри жилых кварталов. В проекте В. Н. Семенов воплотил многие из тех принципов, которые он изложил в книге «Благоустройство городов», изданной в том же году. Кроме того, городам-садам в России были посвящены большая работа П. Г. Мижуева и ряд небольших работ других авторов.

В 1913 г. в России создают Общество городов-садов. Вместе с подобными обществами 11 других стран оно становится одним из основателей Международной ассоциации городов-садов и проектирования городов. В 1915 г. русское Общество городов-садов объявляет конкурс на проект города-сада Елец для его строительства под Петроградом.

Отзвук в Германии

В Германии первым предвестником идеи городов-садов стала работа «Новое поселение», которую в качестве дополнения к своей книге в 1897 г. выпустил Теодор Фрич. Он указал на стремительный рост городов и констатировал тот факт, что «в окрестностях больших городов непрерывно возникают поселки, состоящие из коттеджей и вилл, связанные с городом транспортом и стремящиеся воплотить в себе преимущества сельской и городской жизни». Автор, однако, видит, что над этими поселками нависла угроза их поглощения городом и в этой связи он ставит следующий вопрос: «Почему нельзя отодвинуть эти поселки еще дальше от города, предоставить им достаточную территорию и спланировать их так, чтобы они постепенно выросли в самостоятельные города (при этом не исключено, что новый поселок сольется с существующим селом или красивым сельским городком). Так, можно в принципе исключить недостатки современного большого города»¹⁷. Фрич считал, что земля должна принадлежать населенному пункту, а город должны строить сберегательная касса или особое общество.

Немецкий перевод книги Хоуарда вышел еще в 1906 г.¹⁸, и идея городов-садов нашла в Германии отражение прежде всего в строительстве фабричных поселков. Ближе всех к первоначальной идее оказался поселок Хеллерау, основанный в 1908 г. приблизительно в 6 км севернее Дрездена и известный прежде всего своей балетной студией Далькроза.

Отзвук во Франции

В межвоенный период идеи города-сада проникают и в другие страны. Так, во Франции термин «*cités-jardins*» стал настолько популярным, что Ле Корбюзье даже свой башенный город часто называл «*cité-jardin verticale*»*. Но и во Франции чаще всего строили только садовые пригороды. В качестве самостоятельных поселений здесь были построены отдельные поселки для служащих железной дороги, отличавшиеся своими орнаментальными и геометрически правильными планами.

Отзвук в Чехословакии

Значительный отголосок идея городов-садов получила в Чехословакии. Здесь было основано Общество городов-садов, а в 1911 г. в Праге и Градец Кралове проводились выставки, посвященные поселениям такого рода. В 1924 г. вышел чешский перевод книги Хоуарда, подготовленный еще в 1919 г. Идея городов-садов снискала себе восторженных почитателей, к которым следует отнести прежде всего садового архитек-

* Вертикальный город-сад. (Прим. ред.).

тора Отакара Фирлингера и одного из первых чешских теоретиков генеральной планировки Владимира Закрейса. На практике же отзвук этой идеи можно найти лишь в отдельных небольших поселках, построенных по проектам архитектора Яна Котеры в районе города Лсуны, по проектам Ф. А. Либры — в районе города Мост, а также в ряде отдельных поселений, возникших в разных местах. В Праге, в пределах местного центра Оржеховка создали лишь остов так и незавершенного строительством поселка-сада, проект которого, созданный Я. Вондраком, получил первое место на конкурсе 1919 г. В предисловии к чешскому изданию книги Хоурда строительство пражской Оржеховки справедливо названо «делом, которое равняется на масштаб своего времени ... и, несмотря на ошибки, на которых нужно учиться — хотя бы своими внешними чертами приближается к представлениям Хоурда»¹⁹.

Более обширным комплексом стал город Споржилов* (арх. Й. Барека), где в 1926 г. путем строительства экономичных индивидуальных домиков пытались ликвидировать жилищную нужду. Несмотря на некоторую эклектичность в деталях, в целом градостроительной концепции Й. Барека свойственны бесспорные достоинства общей компоновки.

Отзвук в США

В Соединенных Штатах первой попыткой строительства поселения с использованием принципов города-сада стало возведение поселка Рэдборн около Нью-Йорка, рассчитанного на 25 тыс. жителей. Очень интересная градостроительная концепция явилась плодом сотрудничества Генри Райта и Кларенса Штейна, который много позже с горечью вспоминал в своей книге о том, что ввиду кризиса 1929 г. осуществление замысла было сорвано в самом начале. Основная мысль книги сводится к тому, что при решении проблем современных городов «самый лучший и самый легкий путь — это строительство новых городов на новых площадях, как это предлагал Эбенизер Хоурд»²⁰. Автор считает, что, хотя спроектированный им Рэдберн и не является городом-садом в полном смысле этого слова, в нем все же синтетически воплощены следующие принципы:

- 1) создание жилых микрорайонов;
- 2) классификация коммуникаций и их разбивка по различным функциям;
- 3) полное отделение пешеходов от транспортных путей и создание на этих путях развязок;
- 4) ориентация жилых помещений по направлению к зеленой зоне;
- 5) зелень внутри жилых микрорайонов²¹.

Отчетливым воплощением концепций города-сада в США в 30-е годы стали так называемые города в зеленых зонах «Greenbelt Towns». Когда в марте 1933 г. президентом США стал Ф. Д. Рузвельт, в стране было 10 млн. безработных. Для них необходимо было найти работу и построить дешевые жилища. Идея городов в зеленых зонах в то время официально формулировалась следующим образом: «Приобрести большой участок и тем самым избежать затруднений, обычно чинимых частновладельцами. Создать на таком участке поселок, защищенный со всех сторон зеленой зоной и построенный в основном для семей со средним доходом»²². Однако в результате широко задуманного мероприятия появилось лишь несколько небольших поселков, и среди них Гринбелт в штате Мэрилэнд, Гриндейл в штате Висконсин и Гринхилз в штате Огайо. Количество населения в этих поселках колебалось от 3 до 5 тыс. жителей. Самым типичным было решение Гринбелта, строившегося с 1936 г. по градостроительной концепции Н. Уокера.

Сопоставление различных проектов городов-садов показывает популярность в отдельных странах тех или иных композиционных принципов. Английские решения демонстрируют строгую живописность, проявившуюся под влиянием теоретической и практической деятельности

* Споржилов — жилой район Праги. (Прим. ред.)



47. Кларенс Штейн и Генри Райт. Рэзборн; 1929 г. Северо-западная часть поселка. Черным цветом обозначены объекты, строительство которых осуществлялось или было закончено в 1929 г.

Р. Энвина. В русских проектах с их четко члененными планами и прямыми лучами улиц дает себя знать верность классическим традициям. В немецких работах отразилось тогдашнее увлечение живописными неправильными решениями, обоснованными К. Зитте. Для французских проектов типичны сложные орнаменты кривых и прямых линий, известные по работам А. Агаша и других видных французских урбанистов. Попытки создания садовых пригородов в Чехословакии, в частности в районе Споржилова, отразили стремление соединить общую связную композицию со свободной структурой самой застройки. Американские решения ближе всего стоят к английским проектам и отличаются от них большей рациональностью и последовательностью в проработке коммуникационной сети и транспорта.

К оценке движения за города-сады можно подходить с разных точек зрения. Идея города-сада оказала бесспорное положительное влияние на решение ряда градостроительных задач. Она способствовала рассредоточенности застройки, повышению внимания к ограничению размеров

городов, усилила значение санитарных требований и подчеркнула роль зелени в жилой среде. Живой интерес, вызванный идеей города-сада, был вполне закономерен. Ее актуальность признается и сегодня, при решении сугубо современных проблем. Жизненность идеи города-сада оправдана, очевидно, тем, что она не связана ни с какой конкретной планировкой. Первоначальные наброски Хоуарда носили символический характер, а проекты его последователей, как правило, обуславливались требованиями своего времени.

Индустриальный город Гарнье

48. Тони Гарнье. Индустриальный город на 35 тыс. человек, 1904 г.

1 — городской центр; 2 — медицинские учреждения; 3 — гидроэлектростанция; 4 — старый город; 5 — металлургический завод; 6 — аэродром и автомобильная дорога; 7 — очистная канализационная станция; 8 — железнодорожный вокзал; 9 — порт; 10 — скотобойня

Хоуард понимал город-сад как комплексный населенный пункт, обязательно включающий места приложения труда. Те же архитекторы, которые считали себя его последователями, в большинстве случаев ограничивались лишь разработкой жилых поселков или пригородов. Поэтому первое комплексное градостроительное решение современного малого города мы находим не у них, а у создателя подробного проекта «Индустриального города» — Тони Гарнье (1904 г.). В то же время этот город можно с полным правом назвать садом. При этом его проект от замысла Хоуарда выгодно отличается тем, что зелень здесь не сосредоточена на участках отдельных частных домов, а одинаково доступна всем гражданам.

Работа Тони Гарнье до сих пор поражает нас не только своим размахом, но и неожиданной современностью. Гарнье подходит к своему замыслу, учитывая объективные факторы. Он считает, что «именно индустриальное производство является в настоящее время импульсом для



закладки городов»²³. В развитие этой мысли он полагает, что «решение города отражает роль труда как основного закона жизни людей, а также значение красоты и взаимной любви для счастливой жизни»²⁴. Для своего города, с населением в 35 тыс. человек, он выбирает характерную, хотя и вымышленную ситуацию на холмистом берегу одной из рек где-то на юго-востоке Франции. Жилая часть города располагается на террасе над рекой. Ее составная часть — крытая пешеходная прогулочная аллея. Рационально решается вся система общественного обслуживания и вспомогательных учреждений. В центре — Дом культуры с клубными помещениями и большой универсальный зал на 3 тыс. человек. Школы в правильном порядке размещены в жилой зоне, медицинские учреждения выдвинуты в зеленую зону на склоне холма, на берегу реки расположились сооружения для спорта и отдыха. Подробно разработан и проект промышленного района, в который входят унифицированные здания, плотина с электростанцией, вокзал, порт, аэродром, скотобойня и станция очистки сточных вод.

Если деятельность Хоуарда частично переоценивается, то роль его современника — Гарнье — совершенно, очевидно, недооценивается. Значение его работы часто снижают потому, что видят в ней лишь особняком стоящий замысел, хотя и тщательно проработанный, но лишенный необходимой широты. Думается, что Гарнье сознательно избрал такой метод, который позволил ему в графической форме конкретно продемонстрировать свои представления.

Проект сопровождается коротким пояснительным текстом, из которого видно, что Гарнье думал не только о технических проблемах строительства, но и об их общественных условиях: «В поисках решения, которое бы наилучшим образом удовлетворило материальные и духовные потребности человека, мы были вынуждены формулировать определенные принципы, касающиеся планировочного решения, инженерных сетей, гигиены и т. д. Мы должны были также учитывать определенный прогресс общества, который бы способствовал такому осуществлению этих принципов, которое современные законы вообще не гарантируют. Мы, следовательно, предполагали, что у общества будет возможность свободно распоряжаться земельными участками и что оно сможет организовать снабжение водой, хлебом, мясом, молоком и лекарствами, чему необходимо уделять особое внимание»²⁵.

Нет сомнения в том, что проект индустриального города Гарнье явился важной вехой развития современного градостроительства. Четкой структурой отдельных компонентов города он предвосхитил концепции функционализма, заявившие о себе спустя 30 лет. Здания города задуманы из железобетона, они стоят на сваях, имеют сплошные ленточные окна и целые остекленные стены, на плоских крышах без карнизов — сады. Известно, что внедрение этих архитектурных элементов приписывается Ле Корбюзье. Известно также, что последний посетил Гарнье в 1907 г. и затем говорил о нем, как о своем предшественнике.

Подобно идее города-сада извращалась и деформировалась также и идея индустриального города. Практика показала, сколь негуманистичными могут оказаться малые промышленные города, воздвигаемые предпринимателем для рабочих одной фабрики. Промышленники довольно быстро уяснили себе выгоду от того, что рабочий получит жилье от своего работодателя. Особенно много различных проектов пригородных колоний для рабочих было составлено в период предвоенных кризисов. Имелось в виду, что в период безработицы люди смогут кормиться за счет своих приусадебных участков, переживут кризис в условиях разбросанности, в результате чего будет затруднена забастовочная борьба. Помимо вышеупомянутых и ставших уже классическими примеров Англии XIX в. в начале XX в. много «Companion Towns» было построено в Соединенных Штатах. Очевидно, идеями такого типа поселений руководствовался при строительстве города Злин восприимчивый к новинкам чехословацкий фабрикант Томаш Батя.

Злин, ставший центром преуспевающих фабрик Бати, в период между двумя мировыми войнами рос быстрее других чехословацких городов. В этом небольшом моравском городке в 1921 г. проживало 7,5 тыс. человек, в 1930 г. эта цифра выросла до 26 тыс., а в 1940 г. — уже до 42 тыс. человек. Столь бурному росту города и широким планам Бати не могли отвечать ни проект планировки Яна Котеры, созданный им в 1918 г. для идиллического жилого района с 8 тыс. человек, ни разработанная Ле Корбюзье перспектива зонального города, состоящего из высотных домов.

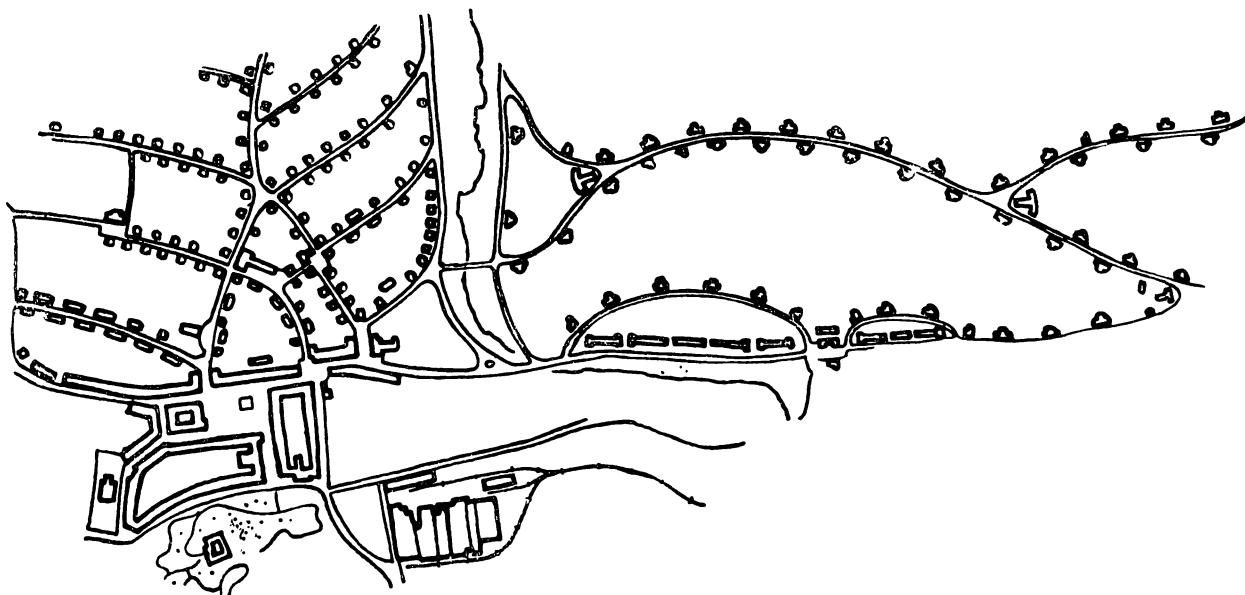
Об урбанистических представлениях Бати лучше всего свидетельствуют различные проекты «идеальных промышленных городов», которые по его заказу разрабатывали известные архитекторы того времени. Несмотря на большое число конкретных решений, проекты объединены некоторыми общими чертами, нашедшими отражение в концепции Злина. Если в столичных городах периода барокко и классицизма главные лучевые улицы сбегались к резиденции феодала как к основному ядру композиции, то в новейших «идеальных городах» таким центром стали ворота фабрики. Пространство перед ними представляло собой единственную большую территорию, где рабочие собирались под надзором своих шефов. Значительный участок этой территории занимали магазины, принадлежавшие, разумеется, фабриканту. Рабочему тем самым создавались все условия для беспрепятственного возврата его нанимателю части заработной платы. Основная часть городской территории сплошь была покрыта коттеджами, также принадлежавшими фабриканту, но способными при этом рождать в голове рабочего целый ряд иллюзий, выгодных капиталисту.

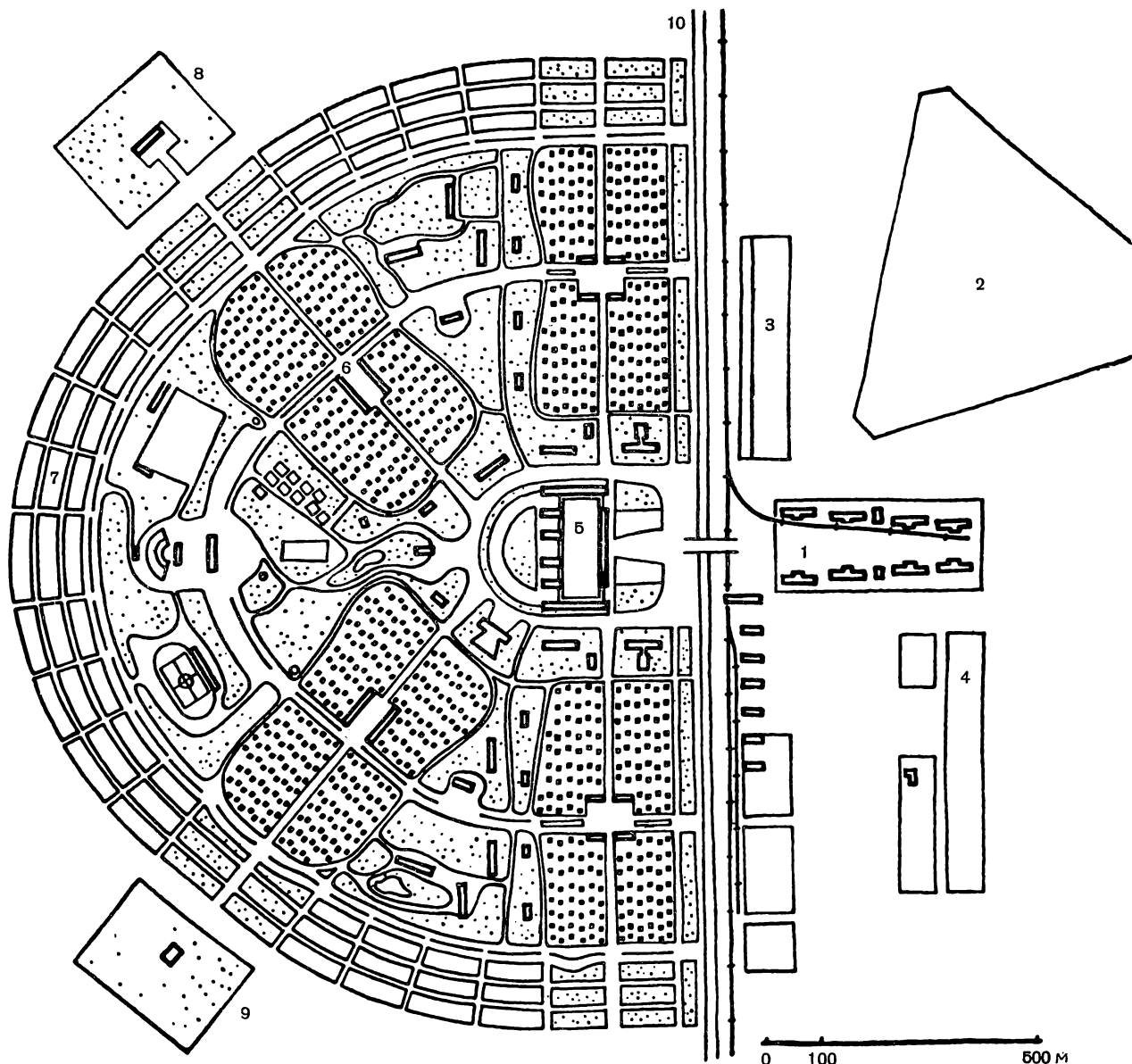
Семья Бати выработала даже довольно стройную теоретическую систему — распорядок «идеального промышленного города для 10—12 тыс. жителей»; размеры такого города, его расположение в сельскохозяйственных областях на значительном удалении от старых промышленных центров нашли в этой системе свое конкретное обоснование:

«1. Изолировать служащих предприятия от политически сознательно-го и революционно настроенного пролетариата. Начальство много путешествует, и у него должна быть уверенность в том, что на предприятии не возникнет общественных беспорядков.

2. Получить дешевую рабочую силу, поскольку в местах бывших пашен, лугов и лесов у населения был низкий уровень жизни и минимальные запросы.

49. Ян Котера. Проект
рабочей колонии в Зли-
не; 1918 г.





50. Йозеф Гочар. Идеальный город на 10 тыс. жителей; 1937 г. Традиционная градостроительная композиция трансформирована здесь в соответствии с потребностями функционального расположения промышленного города

1 — завод; 2 — аэродром;
3 — выставочная территория;
4 — огороды; 5 — торговый и административный центр;
6 — жилые комплексы на 2600 жителей; 7 — индивидуальные дома; 8 — больница; 9 — кладбище; 10 — канал

3. Получить дешевые земельные участки (от 0,2 до 2 крон за 1 м²), которые бы позволили предпринимателю выкупить территорию для всего города площадью 400 га и стали решающим фактором при общем строительстве города. Речь идет о том, чтобы предохранить сотрудников от спекуляции участками.

4. Обеспечить экономичность и организационную управляемость небольшими производственными подразделениями и контроль за политической и частной жизнью служащих»²⁶.

Этим принципам никак нельзя отказать в целенаправленности и продуманности. Мало в какой градостроительной концепции можно встретить со столь недвусмысленным выражением определенных интересов, ставящих, однако, под сомнение поэтический лозунг Корбюзье о том, что планы — это не политика, но рациональные и лирические памятники, воздвигнутые посреди случайности.

Злин перерос предполагавшиеся оптимальные размеры, но его застройка вполне отвечала батеvским принципам. Здесь было и главенст-

вующее положение фабричных ворот, окруженных магазинами, и композиционно выделенные административные здания руководства предприятия, и жилые колонии. Застройка, привлекающая наибольшее внимание в современном Готвальдове, — район им. Юлиуса Фучика, дом-коммуна, башенные и продольные дома — не имеет ничего общего с наследством Бати. Все они были построены уже после войны, в условиях нового общественного строя, на новом этапе развития города.

Что же касается общей оценки строительства довоенного Злина, то дать ее вовсе не так просто, поскольку это строительство представляло собой конгломерат сложных, часто взаимоисключающих сторон развития архитектуры и градостроительства в условиях капиталистического общества. С одной стороны, город развивался в соответствии с потребностями Бати и ярко воплотил эти потребности в своей структуре. С другой стороны, город был новым и уже этим своим качеством выгодно отличался от ряда других промышленных городов. Здесь не было отвратительных кварталов доходных домов XIX в. с их неудобными квартирами, недостатком инсоляции и несоблюдением элементарных требований гигиены. Современная градостроительная концепция включила в себя и простор и зелень. Нельзя забывать, что Батя умел хорошо считать и знал, что его фабрики, магазины, целые поселки и города должны своей архитектурой производить впечатление на его служащих и быть особенно хорошей рекламой как его изделий, так и экономических и политических идеалов.

Умел Батя подбирать и способных архитекторов. Среди них оказались люди, придерживавшиеся прогрессивных политических взглядов. Их менее всего интересовали градостроительные представления Бати. Свое основное внимание они направили на изучение теоретических принципов передовой, в том числе советской, архитектуры, что, разумеется, не могло не отразиться на их творчестве.

Современные малые города

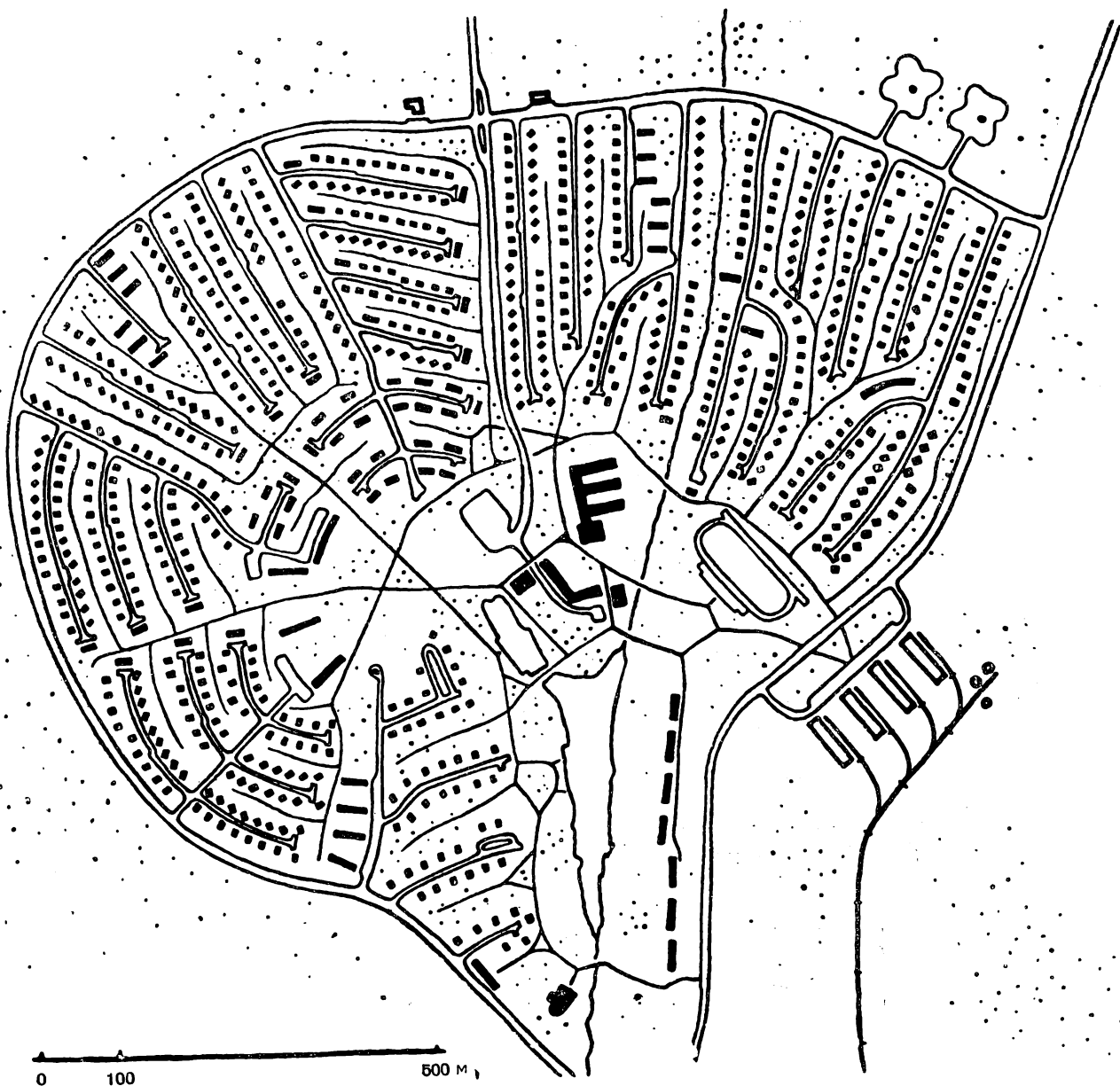
Концепция малых городов как самостоятельных частей структуры расселения развивается по сегодняшний день. Еще во время второй мировой войны Вальтер Гропиус, его коллеги и ученики создали в США ряд проектов поселков, в которых стремились к максимально целесообразной организации жилых комплексов. В этих теоретических работах были учтены новые условия работы транспорта, отделение транспортных коммуникаций от пешеходных путей. Вместе с Мартином Вагнером Гропиус пришел к выводам, которые можно было бы использовать при дальнейшей реконструкции и строительстве новых городов. Гропиус считает необходимым прежде всего снизить чрезмерную плотность и концентрацию жителей: «Прежде всего мы должны тех жителей, которые не связаны с городом своей постоянной работой, вместе с мелкой промышленностью переместить за город, в поселки... Освободившиеся городские территории можно использовать для необходимого благоустройства, для разбивки парков и создания коммуникаций, соединяющих жилые кварталы с общественными центрами. На начальном этапе реконструкции, т. е. при проектировании на свободных участках новых микрорайонов, необходимо приобрести тот опыт, который понадобится на значительно более сложном этапе последующего строительства новых жилых массивов в старых городах»²⁷.

Идеальным он считает жилой массив на 5—6 тыс. жителей, спроектированный таким образом, чтобы все общественные учреждения находились в 10—15 мин ходьбы и чтобы пешеходные пути нигде не перекрещивались с транспортными коммуникациями. Имея в виду конкретное общественное устройство. Гропиус рекомендует построить вокруг городов небольшие поселки с сельскохозяйственными участками, которые могли бы «вобрать в себя в периоды кризисов хотя бы часть безработных»²⁸.

Голландские архитекторы разрабатывают новые концепции малых городов и поселков на полдерах, занимаясь при этом поисками таких

51. Школа В. Гропиуса и М. Вагнера. Оптимальный жилой массив на 5 тыс. жителей; 1943 г. В решении жилого комплекса особое внимание уделено отделению автомобильного транспорта от пешеходных путей. Переулки, обеспечивающие возможность подъезда к отдельным домам и одновременно препятствующие сквозному проезду транспорта, являются типичным признаком, в частности, американских «автомобильных» поселков

планировочных решений, которые бы обеспечивали возможность органичного роста поселков на длительную перспективу. В Чехословакии разработкой небольших жилых комплексов занимался Карел Гонзик. Он пришел к интересной концепции «пешеходного поселка», для которого характерно минимальное использование транспорта внутри жилого массива. На организации систем общественного обслуживания жилых районов большое внимание в своих разработках сосредоточил Иржи Штурса, а на взаимосвязи и организации отдельных функций населенного места — Иржи Воженилек. Много идей содержится также в тех конкретных проектах новых поселков и городов, которые сопровождают развитие промышленного производства в ряде стран. Большие возможности предоставляют также те новые города и пригороды, при помощи которых в Англии, Швеции, Финляндии и других странах пытаются снизить чрезмерную концентрацию населения в больших городах.



При разработке проектов строительства и реконструкции больших и малых городов приходится решать проблемы, специфичные для каждого из городов этого типа. Если большой город стремится рассредоточить, ограничить его дальнейший рост, то в малом городе, наоборот, думают о стимулировании его планомерного развития. Из больших городов производство стремятся вывести, в то время как размещение промышленности в малых городах является условием их развития. Центры больших городов перенасыщены и страдают от чрезмерной концентрации людей и транспорта. Центру малого города, наоборот, необходимо значительно большее оживление и несколько усиленная концентрация. Большие города страдают гипертонией, малые — анемией.

Малые города не страдают транспортными проблемами. Значительную роль здесь играет транзитный транспорт, и поэтому вопрос обычно решается простым созданием обходных коммуникаций. Если в большом городе очень трудно обеспечить контакт его жителей с природой и улучшить чистоту атмосферы, то в малом городе трудно создать желательный объем общественного обслуживания и построить такие инженерные сети, которые в большом городе — очевидная необходимость. В малом городе все учреждения и все его отдельные части находятся в пределах пешеходной досягаемости. Большой город без транспорта был бы совершенно немислим, а жизнь супергородов парализует и сам транспорт, который в то же время является условием их существования.

В больших городах исследуют верхние границы величин, превышение которых нежелательно и ведет к чрезмерным расходам на организацию жизни города, содержание его транспорта и технических сетей. В малых городах и поселках, наоборот, изучают нижние границы величин, выход за пределы которых создает неблагоприятные предпосылки для экономичного развития основной системы общего, школьного, культурного, медицинского и технического обслуживания.

Существенно различаются и эстетические проблемы большого и малого города. В малом городе очень важно использовать достоинства ландшафта и природных условий. Здесь фальшиво прозвучат элементы чрезмерной монументальности и геометрических систем, в то время как в больших городах в отдельных случаях они могут оказаться достаточно впечатляющими. Основные структурные и композиционные элементы большого города — это целые жилые и промышленные районы, большие парки и сложные транспортные системы. В малом городе урбанист имеет дело со зданиями и их группами, отдельными деревьями и небольшими пространствами.

Теоретические проекты и отдельные реализации принципов малых городов и городов-садов оказали свое воздействие и на решение проблем больших городов. Они подняли значение природного фактора, в особенности рельефа местности и зелени, напомнили о роли градостроительных деталей и свободной композиционной структуры. Они оказали свое влияние и на разработку структуры больших городов, которые видоизменяются, переходя от состояния первоначального нерасчлененного сплава к органичной системе отдельных функциональных и композиционных звеньев. Они содействовали углублению интереса к проблемам жилой среды человека и особенно к его микросреде, которая в масштабах больших городов часто уходит из поля зрения.

В связи с проблемой города-сада начали исследовать влияние городской среды на состояние здоровья ее жителей, и не случайно приверженцами и пропагандистами этого движения часто оказывались гигиенисты и врачи. Нельзя переоценить и той важной роли, которую в городах играет зелень во всех ее формах — от больших парковых систем и защитных поясов вплоть до мелких деталей в виде одного дерева или клумбы.

Развитие теоретических концепций малых городов и городов-садов вызывалось различными мотивами, составившими довольно сложную картину. Большую роль в этом развитии сыграла критика больших го-

родов и убежденность в том, что их проблемы неразрешимы. Немалое влияние оказали взгляды утопистов, полагавших, что именно малый город явится тем типом расселения, который постепенно заменит современные, стихийно выросшие агломерации. В формировании концепций малых городов нашли отражение и нереалистичные представления о том, что процессы концентрации населения, вызываемые экономическими причинами и развитием промышленного производства, можно преодолеть лишь простым убеждением в преимуществах городов-садов. Свое слово сказало и стремление к бегству из больших городов в идиллическую и далеко не всем одинаково доступную среду города-сада. Разумеется, на возникновении теории малых городов сказилось и просто стремление создать благоприятную среду для жизни человека, для его работы и отдыха.

Понятно, что малый город со своими преимуществами и недостатками и в дальнейшем останется одним из довольно распространенных элементов системы расселения. При этом ясно и то, что он не может стать единственным и универсальным компонентом этой системы. К такому же выводу пришли и участники юбилейного заседания, посвященного 50-летию основания Международной федерации жилья и генерального планирования, проходившего в 1963 г.

Темы обсуждения формулировались в виде вопросов: «Какой была идея городов-садов? Что с ней стало? Имеет ли она значение еще и сегодня?» Основной доклад сделал один из наиболее упорных и активных пропагандистов идеи городов-садов английский урбанист Ф. Д. Осборн, который следил за развитием идеи Хуарда почти с момента ее зарождения.

Симптоматичным было название заключительного доклада конференции — «Большие города или больше городов?» В нем констатировалось, что условия изменились и «огромный диапазон проблем решительно превзошел все то, что имело место в дни движения за города-сады»²⁹.

Развитие теории малого города и города-сада отразило объективный процесс постепенного осознания того факта, что современное сложное и многоликое расселение нельзя заменить сетью малых городов-садов, окруженных парковыми поясами и сельскохозяйственной землей, сколь привлекательной и идиллической не была бы такая картина. Малый город не стал и не станет единственно возможным компонентом расселения не потому, что мы не поняли аргументов его глашатаев или не захотели ими руководствоваться. Этого не произойдет потому, что такой характер расселения противоречит условиям размещения и развития производительных сил и не соответствует объективным потребностям и возможностям человеческого общества.

Сноски к главе VI

Самая большая литература по теме малого города относится к началу нашего века, когда движение за города-сады прошло по всему миру и ряд урбанистов ожидал, что с их помощью можно разрешить проблемы больших городов. Наиболее систематически сведения о начальных этапах развития городов-садов, особенно в Англии, изложены в книге: С. В. Purdom. *The Garden City. A Study in the Development of a Modern Town*. London, 1913.

1. C. N. Ledoux. *L'Architecture considérée sous le rapport de l'art, des mœurs et de la législation*. Paris, 1804, p. 101. E. Kaufmann. *Die Stadt des Architekten Ledoux. Kunstwissenschaftliche Forschungen*. Zweiter Band. Berlin, 1933, S. 132.

2. Это интересное творчество французских и других архитекторов революционного времени описано, в частности, в сочинениях Э. Кауфмана и Е. Розенау.

Интересен разработанный Ж. Н. Собрэ проект Храма бессмертия в виде плавающего по озеру шара с залом заседаний внутри.

3. J. S. Buckingham. *National Evils and Practical Remedies, with the Plan of a Model Town*. London, 1848, p. 141.

4. Там же, стр. 183.

5. R. Pemberton. *The Happy Colony*. London, 1854. Цитируется по работе: S. Lang. *The Ideal City*. «Architectural Review», 1952, № 8, p. 101.

6. B. W. Richardson *Hygeia. A city of Health*. London, 1876. Цитируется по работе: С. В. Purdom. *The Garden City*. London, 1913, p. 13.

7. Это, в частности, книги Coningsby or the New Generation (1884), Sybil of the Two Nations (1845).

8. Название первого издания книги 1898 г. — To-Morrow. A Peaceful Path to Real Reform. Лишь второе, несколько

измененное издание 1902 г. — *Garden Cities of To-Morrow* — отразило название всего движения, начатого еще в 1899 г. с основания *Garden City Association*.

9. Э. Говард. Города будущего. Спб., 1911, стр. 115—116.

10. R. Unwin. *Town Planning in Practice. An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*. London, 1909.

11. Первоначальное название — *International Garden Cities and Town Planning Federation*. Позже тематика расширилась и из названия были выпущены слова «город-сад» и введено слово «жилье». В последнее время термин «планировка городов» был заменен более широким термином «генеральная планировка», отсюда современное название *International Federation for Housing and Planning*.

12. C. B. Purdom. *The Building of Satellite Towns*. London, 1925, p. 32.

13. E. Howard. *How far Have the Original Garden City Ideals been Realised?* C. B. Purdom. *The Garden City*. London, 1913, p. 289.

14. A. R. Sennett. *Garden Cities in Theory and Practice*. London, 1905.

15. В. Л. Ружже. Города-сады. Малоизвестные проекты русских зодчих. «Строительство и архитектура Ленинграда», 1961, № 2, стр. 34. Архитектор В. Л. Ружже посвятил первым проектам городов-садов в России несколько ста-

тей и в других журналах, а также свою кандидатскую диссертацию.

16. Э. Говард. Города будущего. Спб., 1911.

17. Th. Fritsch. *Die Neue Gemeinde*. Leipzig, 1887, S. 4.

18. E. Howard. *Gartenstädte in Sicht*. Jena, 1906.

19. E. Howard. *Zahradne mista budoucnosti*. Prel. B. Marek a R. Svoboda. Praha, 1924.

20. Clarenc S. Stein. *Toward New Towns for America*. Chicago, 1951, p. 5.

21. Там же, стр. 42—44. Градостроительная и особенно транспортная концепция Рэдборна по сегодняшний день по праву считается классическим решением жилой среды.

22. W. Hegemann. *City Planning Housing*, III. New York, 1938, p. 12.

23. T. Garnier. *Une Cité Industrielle, Etude pour la construction des villes*. Paris, 1917.

24. Там же, стр. 5.

25. Там же, стр. 1.

26. J. Hubáček, J. Staša. *Od starého Zlína k socialistickému Gottwaldovu*. Gottwaldov, 1956, s. 12—13.

27. Walter Gropius. *Rebuilding our Communities*. Chicago, 1945, p. 49—50.

28. Там же, стр. 52.

29. J. Vink. *Bigger cities or more cities?* «Bulletin IFHP», 1963, № 4—5, p. 120.

VII. НОВЫЕ ФОРМЫ РАССЕЛЕНИЯ

За последние десятилетия возникло много новых градостроительных концепций, радикально отличающихся от традиционных. Появился целый ряд различных проектов, объединенных идеей отрицания традиционного центрического города, поисками новых планировочных приемов и нового функционального расположения населенных мест. Некоторые из этих проектов совершенно отвергают сосредоточенные формы расселения.

Еще в 80-е годы прошлого века испанский инженер и философ Артуро Сория и Мата выдвинул идею линейного города, популярность которого приблизилась к уровню известности города-сада Хоуарда. Впервые свои идеи Сория и Мата изложил в серии статей, опубликованных в мадридском журнале *El Progreso* в 1882 г. Тогда же он выпустил брошюру, в которой содержался проект строительства кольцевой линии скоростного трамвая, соединяющего Мадрид с рядом населенных мест в его окрестностях. Двумя годами позже Сория и Мата обобщил свои взгляды в книге «*La Ciudad Lineal*»¹. 5 марта 1894 г. Сория основал общество «*Compania Madrilená de Urbanización*» (CMI), которое в пригороде Мадрида начало строить первый участок линейного города и развило огромную пропагандистскую деятельность.

Если у Хоуарда был целый ряд предшественников, от которых он отталкивался, то Сория и Мата выдвинул идею существенно новую. До него намек на подобную форму расселения можно найти лишь у Филарете в его описании района ремесленников, который должен был состоять из коттеджей в садах, расставленных в длинный ряд вдоль канала.



Линейные формы расселения

52. Цисаржов у Оломоуца; приблизительно 1782 г. Типичный пример линейного массива сел, расположенных по классической схеме

Некоторые аналогии планировочного приема линейных городов можно найти и в существующем расселении, в частности там, где это вызвано конкретной конфигурацией рельефа и другими природными условиями. Вытянутая планировка характерна для городского и сельского расселения вдоль дорог и в долинах небольших рек. Вытянутую форму имеют отдельные прибрежные города, в особенности там, где узкая полоска побережья сдавлена возвышенностями.

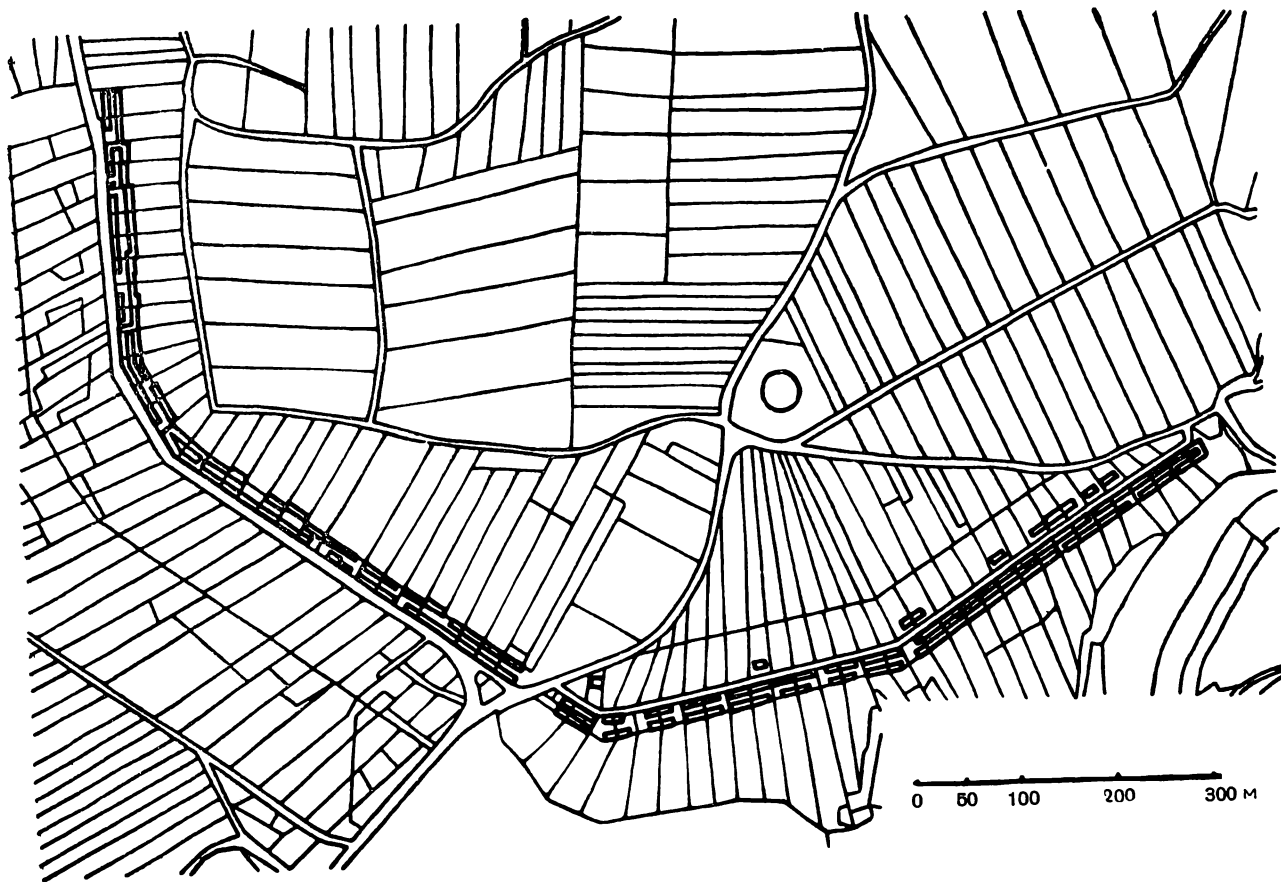
В Чехословакии некоторым подобием линейной формы расселения может считаться город Литвинов, узкая лента которого сжата между отвесным склоном Рудных гор и выходом добываемого здесь угля.

Многие из тех поселков, которые были заложены в Чехии преимущественно в конце XVIII в., имеют простую и регулярную вытянутую планировку. Например, поселок Цисаржов в районе города Оломоуц. Совершенно неожиданным оказывается решение поселка Нове Кестржаны у Стракониц, ведущего свое начало тоже с конца XVIII в. и построенного рядом со старинным романским поселением. Жилой пояс состоит из одного ряда домов и хозяйственных построек, вытянувшихся вдоль дороги на расстоянии 1600 м. В центре этого линейного массива когда-то был двор, поэтому и у изгиба плана есть свое функциональное оправдание. Массив Новых Кестржан является некоторым прообразом линейных домов Гинзбурга и Корбюзье. Он лишний раз свидетельствует о бесспорной преимуществом различных градостроительных концепций и учит видеть рациональное зерно даже в тех проектах, которые зачастую кажутся оторванными от жизни.

Сория и Мата продумывает концепцию линейного города в связи с уровнем развития транспорта и характером расселения конца XIX в. Ведущая роль транспорта довольно четко отражена в главных принципах планировки и застройки линейного города, сформулированных следующим образом:

«1. Вид транспорта определяет форму строительства городов. Устройство города будет совершенным, когда сумма времени, необходимого для передвижения из одного дома во все остальные, будет минимальной, как это бывает в линейных городах. Поскольку самым быстрым и са-

Линейный город Сория и Мата



53. Нове Кестржаны у Стракониц. Кругом обозначено место бывшего подворья у перекрестка дорог. Отчетливо виден массив непрерывной линейной застройки. План поселка фактически превосходит современные градостроительные концепции линейных домов

мым дешевым является рельсовый транспорт, города должны иметь продольную и линейную форму, вытянутую вдоль рельсовых путей.

2. План города должен предшествовать его строительству.

3. Планировочные типы улиц и кварталов должны быть как можно более регулярными, потому что они наиболее красивы, удобны и экономичны.

4. Распределение территории должно быть таким: $1/5$ — для жилья; $4/5$ — для зелени.

5. Застройка по принципу: каждой семье — дом, а при каждом доме — сад для выращивания овощей и для отдыха.

6. Достаточная удаленность домов от дороги.

7. Соблюдение принципа триангуляции (в каждой стране со временем возникнет треугольная сетка расселения, вершины которой будут составлять старые города, а стороны — новые линейные города, причем площади треугольников будут предназначены для сельского хозяйства и промышленности).

8. Трудные участки. После преодоления водных поверхностей, гор и других препятствий... ширина города ограничится площадью, необходимой для простой или сдвоенной коммуникации и линии рельсового транспорта. Если не представится другой возможности, линейные и точечные города будут соединены висячими или подземными дорогами.

9. Возвращение к природе. Уход из городов в оставленные села.

10. Справедливость в разделении земли².

Основой плана и главной осью линейного города, по мысли Сория, должна была стать коммуникация «cardo» шириной 40—100 м. От четырех до восьми рядов деревьев делят ее на среднюю проезжую дорогу, линию рельсовой дороги, тротуары и вспомогательные коммуникации вокруг домов.

Поперечные улицы предполагались шириной 20—40 м, а улицы на окраинах жилого пояса — 10—20 м. Через каждые 300 м, на перекрестке главной улицы с поперечной располагался бы комбинированный пункт общественного обслуживания, в который помимо трамвайной станции входили бы почта, медицинские учреждения, полиция и т. п. Отдельные, правильных очертаний кварталы делились бы на участки со средней площадью 400 м². Они предназначались для коттеджей не выше трех этажей, занимающих максимально 1/5 часть участка.

Первый участок линейного города в соответствии с выработанными принципами энтузиасты СМІ начали строить в районе Мадрида, между Пуэбло Нуэво и Хамартин де ля Росе протяжением 5200 м. Город в целом планировался длиной 50 км. Главную ось образовывала трамвайная линия, первоначально представленная конкой, позже — транспортом на паровой тяге, а с 1909 г. на электротяге. Планы общества не ограничивались лишь пригородами Мадрида. Была предложена целая система линейных городов для возведения их между самыми большими испанскими городами, вдоль морских побережий, в Европе и колониях.

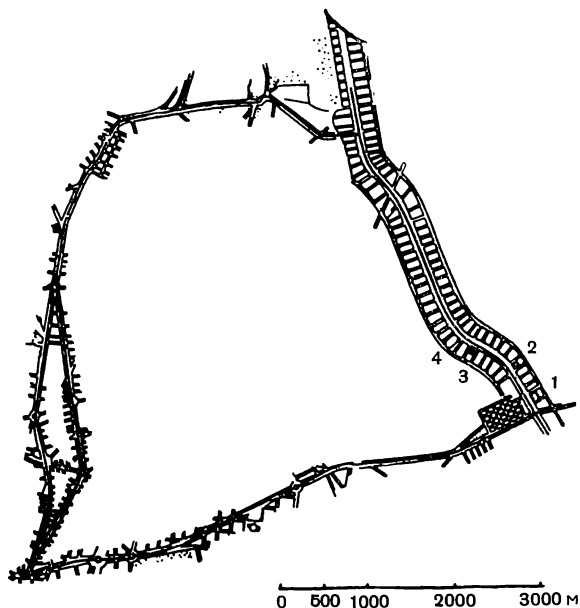
Таким образом, еще в 90-е годы была сформулирована грандиозная концепция, которая затем по-разному варьировалась во многих проектах линейных городов. Эта концепция сложилась в соответствии с характером образования Сориа — инженера и транспортника. Но примечательно как раз то, что именно в транспортном решении содержится не только основа притягательной силы идеи линейного города, но и корень ее ошибки. По-видимому, автор увлекся перспективами развития массового рельсового транспорта, растущее значение которого он правильно предусмотрел. Но при этом он не учел, что у массового транспорта должны быть оста-

новки и что поэтому нет никакого основания равномерно обстраивать его линии. Исключение могли составить лишь инженерные сети, которые можно было бы провести вдоль главной коммуникации линейного города. Кроме того, при узкой полосе застройки индивидуальными домами невозможно обеспечить достаточное использование трамвайных линий, что приводит к неэкономичности в эксплуатации и такому увеличению интервалов движения, что транспорт практически перестает выполнять свою роль. К тому же именно в такой разновидности линейной формы расселения система общественного обслуживания оказывается труднодоступной.

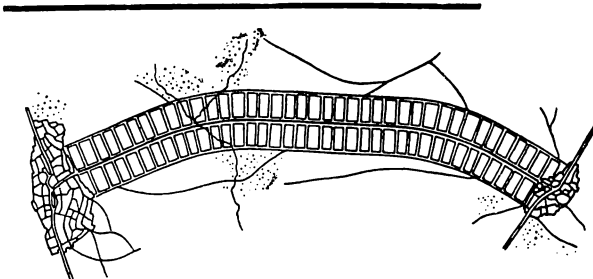
Комплексно, по плану не было построено ни одного линейного города. Но важно то, что Сориа и Мата точно понял зависимость характера рассе-

54. Артуро Сориа и Мата. Линейный город; 1884 г. Первый участок линейного города был привязан в пригороде Мадрида к трамвайной линии, и его предполагали продлить дальше вокруг города

1 — конторы общества СМІ;
2 — арена для боя быков;
3 — театр; 4 — ипподром



55. Артуро Сориа и Мата. Линейный город между двумя существующими центрическими городами; 1884 г. Сориа и Мата считал, что все важнейшие современные города будут постепенно соединены между собой линейными жилыми массивами, выстроенными вдоль транспортных магистралей



ления от транспорта, влияние которого, однако, в большинстве случаев носит стихийный характер. В особенности это относится к автомобильному транспорту, который содействует нежелательному росту жилья вдоль дорог. Довольно часто транспортная магистраль, вынесенная из пределов населенного пункта, в течение нескольких лет вновь обрастает жилыми домами. На это явление обратил внимание американский инженер Эдгар Чемблесс. Еще в 1910 г. он разработал концепцию так называемых шоссейных городов — жилых поясов, располагаемых над коммуникациями³.

В настоящее время, особенно в США, автомагистрали становятся настоящими магнитами для самых различных заведений, окружающих дороги непрерывными рядами. Вместе с бензоколонками и станциями технической помощи здесь появились мотели, магазины, рестораны, кинотеатры и другие элементы общественного обслуживания.

Дезурбанистические теории

Линейный город относится к наиболее явным дезурбанистическим концепциям, особенно в некоторых своих более поздних вариантах. С этой точки зрения он стоит довольно близко к тем проектам, которые полностью отрицают даже малые города и предусматривают рассредоточение населения при помощи небольших поселков.

Зародыши таких идей можно найти в далеком прошлом. Так, еще утописты лишь в исключительных случаях допускали возможность сохранения городов, а идеал видели в небольших поселениях, о чем свидетельствуют теории Фурье и Оуэна. В конце XIX в. идея полного отрицания городов нашла поддержку в анархистском движении. Один из его теоретиков, П. А. Кропоткин в заключении к своей наиболее известной теоретической работе призвал рабочих: «Устраивайте фабрики и заводы возле ваших полей и работайте в них»⁴.

Некоторые теоретики дезурбанизации ссылаются также на взгляды некогда популярного французского экономиста и активного пропагандиста кооперативного движения Шарля Жида, который сам испытал влияние Фурье и был приверженцем идей городов-садов и линейных городов. Свои взгляды он пропагандировал в многочисленных лекциях, изображая в них будущий мир «наполненным тысячами различных ассоциаций — сельскохозяйственных, промышленных, потребительских и т. д. «Я вижу, — говорил он, — как право на все — на землю, продукцию, заводы — принадлежит ассоциациям»⁵.

Наиболее сильно идеи дезурбанизации повлияли на отдельных немецких архитекторов начала 20-х годов — периода, когда для архитектуры Германии были характерны черты экспрессионизма. Творчество прогрессивных архитекторов того времени, объединенных в Рабочий совет по искусству, отразило разочарование, связанное с поражением революции в Германии. По этому поводу в 1919 г. высказался скульптор и архитектор Герман Обрист: «Да здравствует утопия. В действительности это то единственное, что нам остается. Давайте жить в Утопии, придумывать планы и воздушные замки, делать все «как-будто» и подготавливать время, которое наступит через 30 лет»⁶.

Урбанистические — или скорее дезурбанистические — представления Рабочего совета по искусству, распавшегося в 1921 г., наиболее четко сформулировал Бруно Таут, которого по праву можно считать одним из вдохновителей этой группы. В утопическом письме к своим друзьям от 24 ноября 1919 г. он пишет: «...мы верим, что только полный переворот может привести нас к труду. Мещанин, включая наших коллег, справедливо чует в нас революцию. Все привычные понятия и принципы рассеиваются и распадаются»⁷.

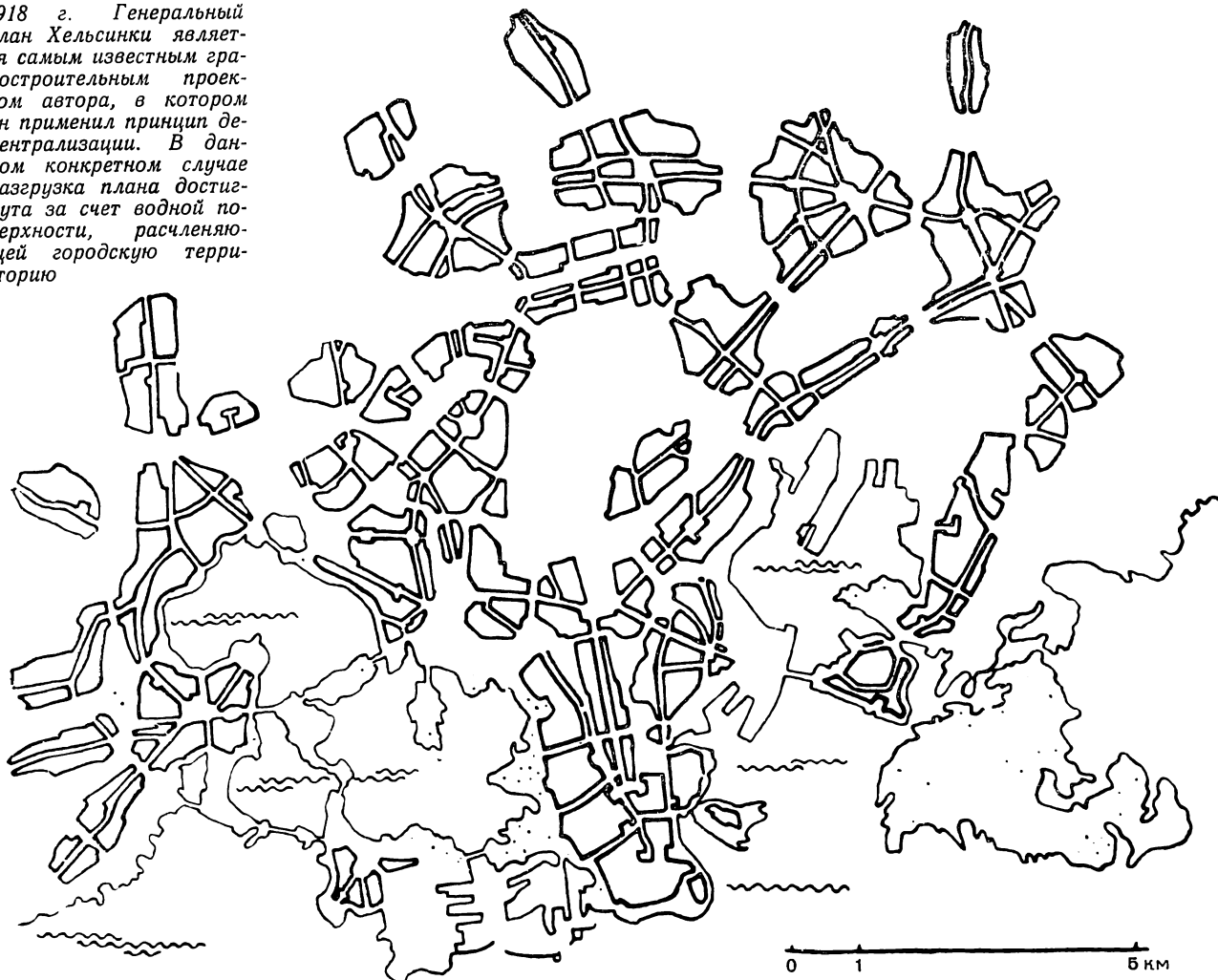
В другом письме 1920 г. Бруно Таут высказывает свое мнение о городе: «Может ли стать распад городов препятствием на пути к дальнейшему объединению? Сегодня город — это каменная пустыня. Он должен совершенно исчезнуть и он исчезнет... Как это произойдет? Этого, очевидно, не знает даже земля...»⁸.

В 1920 г. Бруно Таут выпустил книгу «Распад городов или Земля — хорошее жилище»⁹, ставшую лозунгом дезурбанистических теорий. Существенную часть книги составляет тридцать частично цветных изображений различных поселений, кристаллообразных сооружений и абстрактных архитектурных композиций, сопровождаемых надписями. В заключении приведены отрывки из произведений различных авторов, которые должны якобы подтвердить правильность идеи «распада городов».

Рисунки Таута и сопровождающий их текст достаточно образно передают ощущение разочарованности и поисков выдуманного рая без городов.

На первом же рисунке под изображением развалин современного города мы читаем: «Пусть рухнут воздвигнутые безобразия. Каменные дома рождают каменные сердца». На нижней половине страницы дан вид идиллической местности с равномерно расположенными небольшими домами поселков, планы которых имеют форму цветов. В орнамент рисунка вписаны слова: «Теперь наша земля расцветает...»¹⁰. Подобного рода изречения сопровождают рисунки, изображающие рабочие поселки на 500—600 жителей, системы нового расселения с коммунациями и каналами, сельскохозяйственные колонии, общественные здания и т. п. Существом всей крайне дезурбанистической концепции является замена всего существующего расселения системой маленьких колоний, которые как бы разбредаются по земле, образуя рав-

56. Элизль Сааринен.
Большие Хельсинки;
1918 г. Генеральный
план Хельсинки являет-
ся самым известным гра-
достроительным проек-
том автора, в котором
он применил принцип де-
централизации. В дан-
ном конкретном случае
разгрузка плана достиг-
нута за счет водной по-
верхности, расчленяю-
щей городскую терри-
торию



номерную сеть отдельных домов без ярко выраженных поселенческих центров.

Интересно, что почти в то же время Бруно Таут вместе с другими авторами выпустил намного более консервативную книгу «Корона города»¹¹. В отличие от предыдущей работы здесь преимущественную часть иллюстративного материала представляют фотографии исторических зданий и городов, а также таутовские рисунки городских центров и их доминирующих сооружений. Таут исходит из того, что церкви и церковные здания не могут образовывать основных элементов силуэта современного города. Новые возможности он увязывает с большими залами собраний, театрами, Домами культуры и т. п.

Органическая децентрализация Сааринена

Кроме дезурбанистических теорий немецких архитекторов 20-х годов были разработаны и другие концепции, в основе которых тоже лежали идеи рассредоточения компактных городов. Известный финский архитектор Элиэль Сааринен примерно в те же годы ищет намного более реалистические пути преобразования современных крупных городов. Свои представления о структуре города, состоящего из отдельных полуавтономных образований, он продемонстрировал на ряде генеральных планов отдельных городов еще в период первой мировой войны. Элементы типичных для него решений можно распознать на плане Таллина 1913 г., а наиболее отчетливое их воплощение — на известном плане Хельсинки 1918 г. Именно этот проект по праву считают одним из важных этапов развития представлений о структуре большого города, а иногда его не совсем верно называют предшественником разработок городов-спутников.

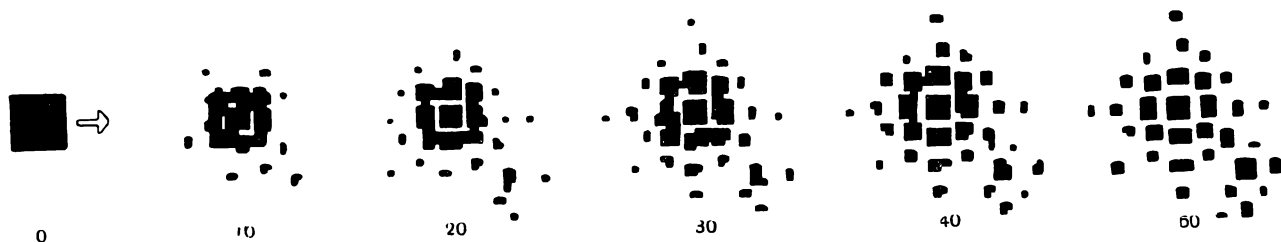
Комплексно свои взгляды на город Сааринен высказал в 1943 г. в книге «Город — его рост, упадок и будущее». Ведущая мысль книги — «органическая децентрализация» больших городов, аналогию которой он ищет в устройстве организмов и клеточной структуре живой материи. В отличие от большинства рассмотренных в этой главе теорий Сааринен не приходит к отрицанию больших городов, а высказывает предположение о том, что их можно постепенно перестроить по принципам органической децентрализации. Из предшествующих этапов градостроительства выше всего он оценивает средневековый город, который идеализирует, имея в виду его живописную композицию и небольшие размеры.

Свои представления о дальнейшем развитии городов Сааринен сопровождает диаграммами, показывающими постепенное преобразование современного компактного города в некую систему малых городов, причем «конечной целью этого преобразования будет создание вокруг центральной части первоначального компактного города, органических группировок новых или реконструированных районов, устроенных в соответствии с лучшими принципами современного градостроительства»¹². В этой группировке каждый «отдельный район децентрализованного большого города станет маленьким городом, окруженным природой, — какими были средневековые города»¹³. При этом он предполагает, что территория города в результате органической децентрализации увеличится вдвое, благодаря чему ее половина будет застроена, а половина отведена для насаждений.

Это, бесспорно, интересная и вполне реальная концепция, осуществление которой наверняка принесло бы пользу большинству крупных городов.

Советские концепции

Важной составной частью развития новых теорий расселения явились предложения советских специалистов периода 20-х — начала 30-х годов. В Советском Союзе были высказаны не только крайние точки зрения, связанные с дезурбанизацией. Именно здесь были разработаны многочисленные проекты и различные варианты линейных горо-



57. Элиэль Сааринен. Схема органической децентрализации города; 1943 г. Проект базируется на той предпосылке, что почти половина территории города нуждается в реконструкции. Схема показывает характер планов города в периоды различных десятилетий

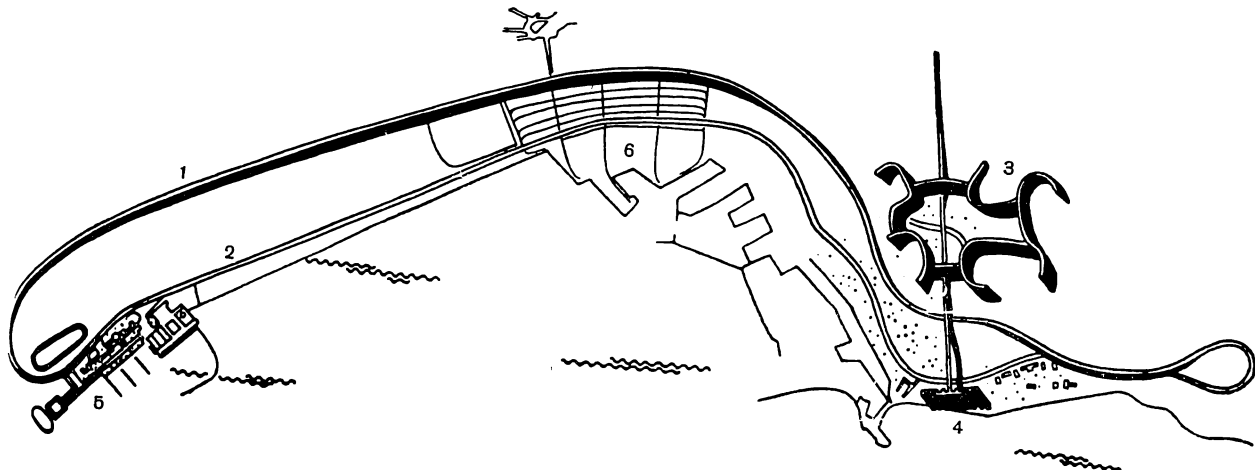
дов, а в ожесточенных дискуссиях отшлифованы взгляды на все современные градостроительные концепции.

Концепции линейных городов в СССР наиболее отчетливо были воплощены в 1929 г. Они нашли отражение в вариантах решения Зеленого города под Москвой. Наибольший интерес тогда вызвал проект известного архитектора М. Я. Гинзбурга, который предлагал построить двухэтажный протяженный объем вдоль дороги. Ему же принадлежит другой, сходный по замыслу проект, по которому трехэтажный линейный дом должен был состоять из сложных планировочных образований. Эти, очевидно, нереальные, но интересные проекты исходили из идей Сория и Мата и Э. Чемблесса. Их основное значение следует усматривать в четкой трактовке новой концепции расселения и внедрении «непрерывного» линейного дома, позже встречаемого во многих проектах.

Совершенно оригинальным по замыслу является поясной город Милютина, который лишь по недоразумению смешивают с линейным городом Сория. Различие их решений носит принципиальный характер. Сория формирует узкую жилую полосу вдоль линии массового транспорта и главное движение в этой системе направляет по этой коммуникации. Основная идея Милютина — наоборот, в достижении тесной связи между жильем, общественным обслуживанием, транспортом и производством, которые именно поэтому располагаются в параллельных зонах, одна рядом с другой. Здесь цель — не узко понимавшееся Сория и собственно даже вовсе им не понятое значение преимуществ рельсового транспорта или коммуникаций, а новое рациональное взаиморасположение отдельных функциональных компонентов городского организма, и прежде всего жилья и работы. Движение здесь предполагается не вдоль пояса, а перпендикулярно по отношению к нему, среди отдельных функциональных зон. Милютину важно не образование каких-то бесконечных поясных массивов, а целесообразное членение отдельных функций.

Линейные дома Ле Корбюзье

Мы уже говорили о влиянии советских теорий на Лучезарный город Корбюзье. Определенную зависимость можно наблюдать также между его и гинзбургскими линейными жилыми массивами, идущими от линейного города Сория. Однако если Гинзбург проектирует свои линейные дома ради демонстрации дезурбанистических идей, то Ле Корбюзье представляет себе свой линейный дом, спроектированный им в ряде вариантов для Алжира, Рио-де-Жанейро, Сан Паоло, Монтевидео и других городов, в виде высокой плиты, которая должна стать специфическим выражением урбанистических представлений. Если свои башенные города он иногда называет «вертикальными городами-садами», то его эскизы непрерывных домов для Алжира, созданные в 1931—1934 гг., а позже для Буэнос Айреса, можно было бы назвать «вертикальными линейными городами». И у многоэтажных домов с изогнутыми линиями планов есть свои предшественники. Это, например, Ройаль Крешент и Лэндстаун Крешент в г. Бат (2-я половина XVIII в.) и другие сходные с ними здания английского классицизма. Длинные непрерывные корпуса домов с лианоподобными планами образуют также важную составную часть проекта Лучезарного города.



58. Ле Корбюзье. Проект для г. Алжира; 1931 г.

1 — автомагистраль на отметке 100 м над уровнем моря, под которой предполагалось размещение квартир на 180 тыс. жителей; 2 — автомагистраль вдоль побережья на отметке 10 м над уровнем моря; 3 — автомагистраль на отметке 150 м над уровнем моря; форт Л'Эмперер для 220 тыс. жителей; 4 — административный центр; 5 — курортный город; 6 — торговый порт

Корбюзье называет их Зеленым городом. Плотность здесь составляет 1000 жителей на 1 га. Такие корпуса в различных модификациях использованы в проектах для Антверпена, Стокгольма и в ряде других.

В 1930 г. в связи с одним из вариантов поясного прибрежного дома, предназначавшегося для Рио-де-Жанейро, Корбюзье пишет следующее обоснование: «Если построить 6 км автострады на отметке 100 м, с опорами высотой в 40 м, то 60 м высоты можно использовать для квартир. 6 км × 15 этажей = 90 км квартир. 90 км при глубине блоков 20 м равно 1 800 000 м² жилья. Если на одного человека придется по 20 м², то в самых благоприятных условиях, какие себе только можно представить, смогут поселиться $\frac{1\,800\,000}{20} = 90\,000$ человек. Если сдать 1 м² за

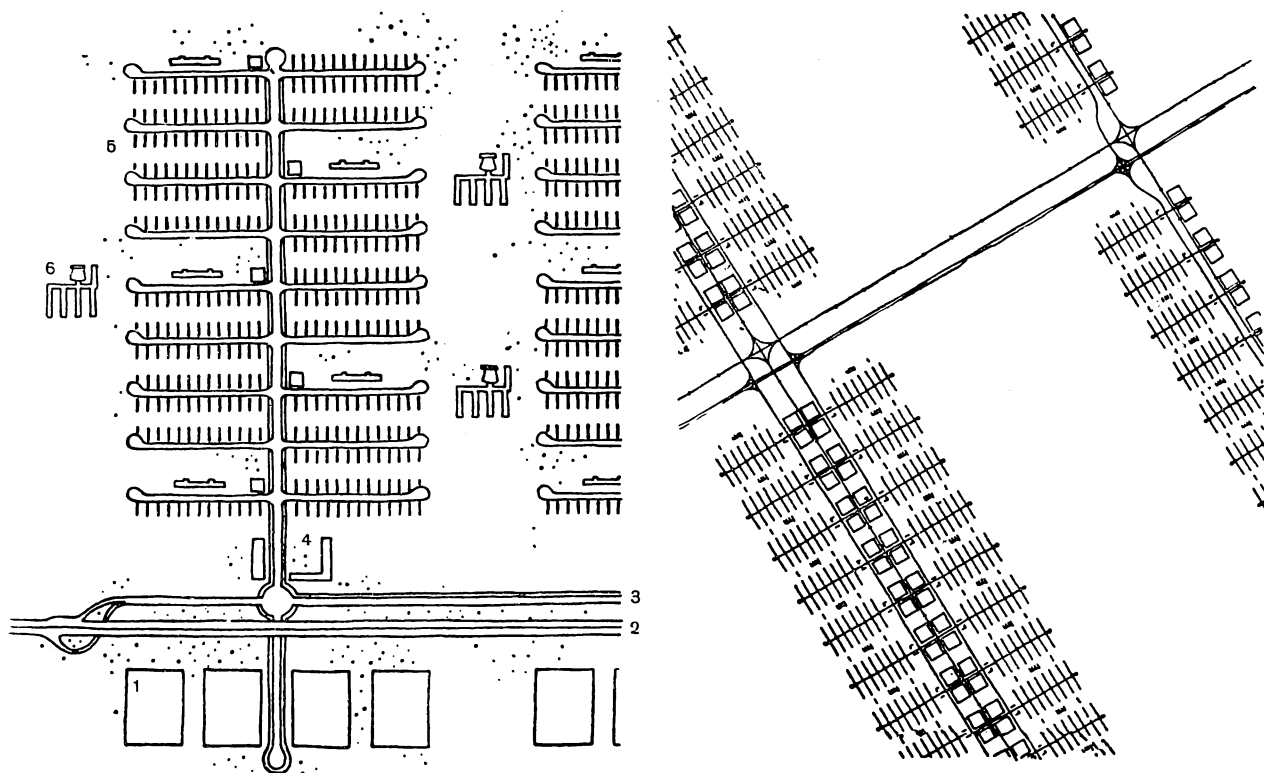
130 франков (пример для парижских условий), годовой доход составит 234 млн. Вот как можно извлекать деньги из урбанизации, вместо того чтобы расходовать на нее»¹⁴.

Подобные же расчеты присоединяет Ле Корбюзье и к своему другому варианту 14-этажного линейного дома длиной 15 км. Это так называемый план Обюс 1931 г. для Алжира. Квартиры «в виадуке» под автострадой Корбюзье предназначает для 180 тыс. рабочих, причем здесь предполагается глубина тракта жилого виадука 20 м. Квартиры лучшего качества для 220 тыс. жителей он проектирует на возвышенности Фор-Л'Эмперер, недалеко от центра города. Здесь высокие дома-пластины группируются в орнаментальные фигуры. Третьим элементом плана является административный центр в квартале Де ля Марин на берегу моря.

Ле Корбюзье занимался не только линейными домами, но и линейными городами, связанными в своем существе с идеями Сория и с советскими теориями. Он повторяет идеи Сория о треугольниках со сторонами в 15, 30, 100 и 200 км, которые образуются за счет линейных поселений, возникающих между существующими городами. Особенно в своих послевоенных литературных произведениях он подчеркивает значение линейных и зональных городов для организации жилья, связанного с зонами промышленности, расположенными вдоль каналов, автомагистралей и железных дорог. Свое отношение к существующему расселению он выражает так: «Линейный город будет прерван там, где наткнется на старые жилые центры на перекрестках дорог. Это — центры товарообмена. Они же — водоразделы неограниченной длины линейных городов, обеспечивающие их контакт с обществом»¹⁵.

Жилые пояса Л. Гильберсеймера

В поисках новых форм расселения кроме Сория и Мата, а также немецких и французских теоретиков сыграли свою роль концепции, разработанные в США в трудах Л. Гильберсеймера и особенно Ф. Л. Райта.



59. Людвиг Гильберсеймер. Жилая единица нового города; 1944 г.

1 — промышленность; 2 — ведущие коммуникации; 3 — местные коммуникации; 4 — торговый центр; 5 — жилье; 6 — школы в зеленых зонах

60. Людвиг Гильберсеймер. Новый город; 1944 г. Вариант для промышленности, безвредной в гигиеническом отношении. Часть системы, в которой комбинируются принципы линейного и поясного города

Имя немецкого архитектора и преподавателя градостроительства в Баухаузе Л. Гильберсеймера мы уже упоминали в главе, посвященной большим городам. Со времени написания им книги о большом городе его урбанистические взгляды претерпели изменения, чему в немалой степени содействовало основательное знакомство с американскими городами после эмиграции архитектора в 1938 г. В своих последних проектах и теоретических работах он отвергает центрические традиционные города, потому что «децентрализация расселения неизбежна и процесс децентрализации непрерывно продолжается. Не в наших силах его задержать или повернуть вспять. Он повлияет на жизнь города так же сильно, как когда-то железная дорога и паровоз. Но этот процесс можно направить в правильное русло, если понять его характер и возможности. Сделать это — жизненная необходимость»¹⁶.

По мнению Л. Гильберсеймера, на дальнейшее развитие расселения окажет влияние прежде всего новое размещение промышленности и развитие автомобильного транспорта. При этом он приходит к выводу, что новые формы расселения можно искать, лишь развивая идеи линейного города Сория и поясного города Милютина, теоретический вклад которых он оценивает очень высоко. Кроме того, он предлагает комбинирование линейного и поясного принципов, существом которого опять является членение жилых групп и производства, при дислокации которых он учитывает гигиенические защитные пояса и задымленность в направлении преобладающих ветров. С организацией жизни жилых районов он связывает новые требования автомобильного транспорта, удовлетворить которые он пытается путем создания системы тупиковых улиц. Ему кажется, что в такие пояса должно преобразоваться все расселение Соединенных Штатов, и по этим принципам создает эскизы постепенной трансформации крупнейших американских городов. Очевидный недостаток его проектов — схематичность, мало учитывающая не только специфические условия территории, но и различные требования структуры населенных мест и организации промышленности.

В отличие от взглядов Гильберсеймера начала 20-х годов в его новых работах мы встречаемся с критикой, направленной в адрес больших городов, что, впрочем, типично для преимущественного большинства американских урбанистов. О современных городах он говорит, что «они находятся во власти промышленности и торговли и руководствуются их интересами. Возможно, когда-нибудь города и области будут планироваться и развиваться в соответствии с потребностями человека и будут управляться его разумом»¹⁷.

Ф. Л. Райт

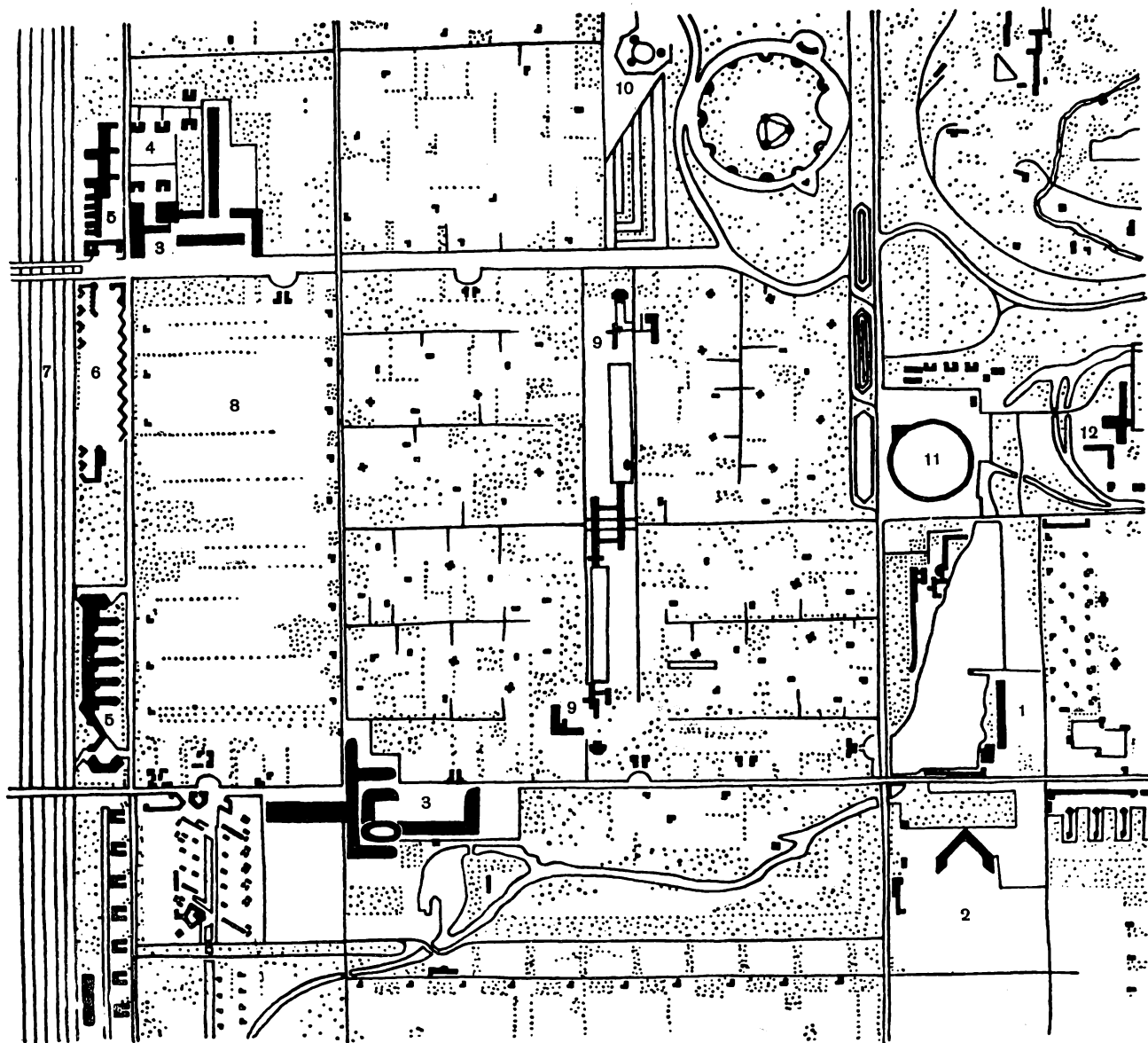
Больше всего горьких слов в адрес современных больших городов можно найти в сочинениях известного американского архитектора Ф. Л. Райта, который был, как кажется, самым убежденным глашатаем дезурбанистических теорий и критиком как американских городов, так и американского общества. «У нас есть иллюзия, будто мы великий народ, потому что мы построили эти неумолимые торговые ловушки для людей столь высоко... и обитаем в них, заплатив большую цену не только деньгами, но и человеческим достоинством»¹⁸, — говорит он, имея в виду американские города, и добавляет, что «у каждого жителя будет машина или две и он будет мечтать о том, чтобы иметь их больше и при этом будет завидовать соседу, потому что у него четыре машины»¹⁹. Его высказывания отличаются резкостью и остротой формулировок. Так, например, он говорит: «У нас не может быть органической архитектуры до тех пор, пока мы не создадим органичного общества! Мы можем построить несколько зданий для тех, кто понимает, что мы имеем в виду под органичным, но мы не можем создать настоящей архитектуры для такого общества, каким является сегодня наше»²⁰.

Хотя Ф. Л. Райт подчеркивал, что и маленький город все же большой, однако его критика чаще обращалась против самых больших городов. Их возникновение он прямо увязывает с гибелью цивилизации, «потому что история показывает, что те цивилизации, которые строили самые большие города, умирали обычно вместе с ними. Умирали ли эти цивилизации вследствие существования больших городов? Думаю, что да... и думаю при этом, что наш современный американский город не только умрет, но уже умирает»²¹. Ф. Л. Райт сомневается в возможности реконструкции городов и считает, что «изменить вид любого современного города сегодня просто невозможно. Структура города слишком стара и слишком ветха. Она абсолютно не годится для того будущего, которое мы предвидим»²².

В поисках элементов нового расселения в США он обращает внимание на роль автомобилизации и строительства дорог и их оборудования, видя в этом зародыши новых жилых форм: «Пункты обслуживания дорог могут стать зародышами будущих пунктов обслуживания городов. Каждая станция обслуживания может легко вырасти в хорошо организованный и удобный центр обслуживания жилого микрорайона; этот центр в дальнейшем разовьется за счет какого-то общественного центра, ресторана, зоны отдыха и всего того, что станет необходимым в результате дальнейшего процесса децентрализации и интеграции», причем «эти большие американские дороги станут артериями будущих интегрированных и одновременно децентрализованных больших метрополий будущего Бродакр Сити»²³.

«Просторный город»

Как свою теорию органической архитектуры, так и трудно переводимый термин «Brodacre City» — нечто вроде просторного города — Райт ни в одном из своих сочинений не объясняет. У него можно найти лишь отдельные, довольно общие характеристики, изобилующие такими словами, как органический, децентрализация, свобода, интеграция, природа, демократия и другие того же рода, дающие возможность почувствовать аристократические мотивы его отвращения к небоскрегам, городу и американскому обществу. Он предполагает, что у каждого человека будет в распоряжении автомобиль, а его частный, пол-



61. Франк Ллойд Райт.
«Просторный город»
(Бродакр Сити); 1934 г.

1—административный центр;
2—спорт, 3—торговый центр;
4—небольшие мастерские;
5—промышленность; 6—аэродром;
7—основные коммуникации;
8—сады;
9—аэродром; 10—кладбище;
11—цирк, 12—санаторий

ностью оборудованный дом будет стоять на участке из расчета 1 акр на одного жителя. Телевидение заменит современные театры и кино, радио — концерты, а участие в общественной жизни будет заменено экскурсиями на автомобилях. Более конкретного объяснения нельзя найти ни в записи дискуссии, на которой ему задавались вопросы по существу его Бродакр Сити, ни в разработанном им словаре терминов органической архитектуры, где он этот свой город совсем не назвал. Несмотря на его ожесточенную борьбу против небоскребов, именно Ф. Л. Райт в конце своей жизни в 1956 г. создал проект самого высокого небоскреба — здание Иллинойс высотой 1609 м и в 528 этажей²⁴.

Более ясное представление о Бродакр Сити можно получить из перспектив, плана и фотографий макета, разработанного еще в 1934 г. Это город, рассредоточенный в природе, комбинация промышленного и сельскохозяйственного поселения. В то же время это некий особый вариант линейного и поясного города, а также города-сада с чрезвычайно большими земельными участками. Территория в 2 кв. мили разделе-

на по основному модулю, равному 1 акру, и прилегает к дороге, с которой связаны важные общественные здания и места приложения труда. На плане города помещен короткий текст, характеризующий весь замысел. Но и здесь Райт в очень общих словах сосредоточивает свое внимание главным образом на том, чего в новом городе не будет:

«Никакой частной собственности на общественные блага. Никаких транспортных проблем. Никаких рвов вдоль дорог. Никаких трущоб».

Стихийный распад метрополий

Жестокой иронией можно считать то, что описанная Райтом идиллическая Усония²³, покрытая его антигородами вдоль автомагистралей, была воплощена в жизнь так скоро и в таком деформированном, отнюдь не идиллическом виде. Это те стихийно выросшие бесконечные пригороды крупных американских городов, домики которых, особенно вдоль дорог, сливаются в нагромождения, среди которых нельзя разобрать границ отдельных городов и уловить различие между городом и природой. Эти «ribbon-development» являются в то же время некими стихийно выросшими линейными городами или, скорее, линейными пригородами, разрастающимися словно выходящие растения вдоль дорог и опутывающими всю местность. Это бесконечные потоки автомобилей и все больше «Drive-in» — зданий, где можно посмотреть фильм, провести финансовую сделку, поесть, а также помолиться, можно сказать, не выходя из машины. Это тот мир, утрированную картину которого, как бы предостерегая, рисует в своих романах и повестях Р. Бредбери.

В Грюэн так характеризует взгляды молодых американцев на расселение: «У нас есть автомобили и мы можем ездить со скоростью 100 миль в час, у нас есть телевизоры и поэтому мы можем жить далеко друг от друга. Нам больше не нужен город и мы можем создать новую форму расселения, при которой прямые контакты людей будут заменены искусственной связью»²⁵.

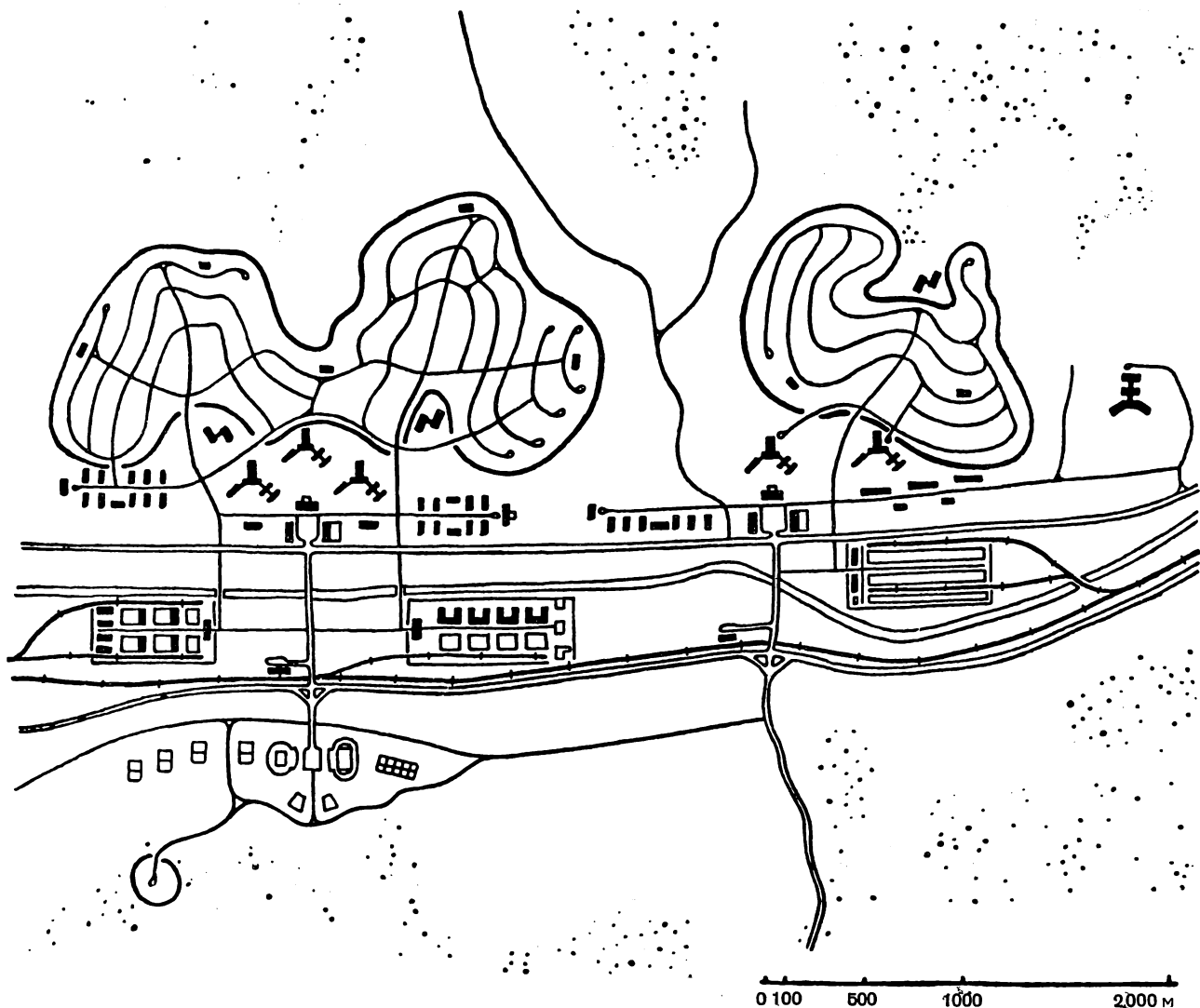
Сория и Мата, Гинзбург, Милютин, Бруно Таут, Ле Корбюзье и Райт разработали основные дезурбанистические концепции, которые в различных вариантах нашли воплощение в ряде последующих работ. Мы уже говорили о теориях Гильберсеймера. Из военного периода необходимо привести еще поясную концепцию Х. Л. Серта. В отличие от Милютина он размещает общественное обслуживание в поясе среди жилой застройки, расчлененной на «городские массивы», по 50—80 тыс. жителей, и делит каждый из них на семь микрорайонов.

В Чехословакии проблемами поясных и линейных городов больше всего занимался Иржи Воженилек. Наиболее известен его проект промышленного района на 7500 жителей, представляющий собой строгую геометрическую фигуру, привязанную к отчетливой оси, связывающей промышленность с жильем. Вместе с В. Кубечкой он разрабатывал также эскизы промышленных жилых поясов, которые сам характеризовал, как «цепь поселков, расположенных вдоль основных транспортных артерий. Положение поясов в отдельных поселках, будь то перпендикулярно или параллельно по отношению к транспортным путям, зависит и от характера рельефа и от величины жилой единицы»²⁶.

Многие занимались линейными городами и в послевоенное время. Довольно большую работу посвятил им Мишель Космин, главным образом вопросам их членения²⁷. Книга Космина повторяет известные принципы, но интерес представляют его рисунки, доказывающие, что при создании укрупненных комплексов необходимо учитывать развитие жилой зоны вдоль поперечных осей, чтобы она не растягивалась непропорционально.

Линейный центр Р. Ф. Малькольмсо- на со скоростной дорогой

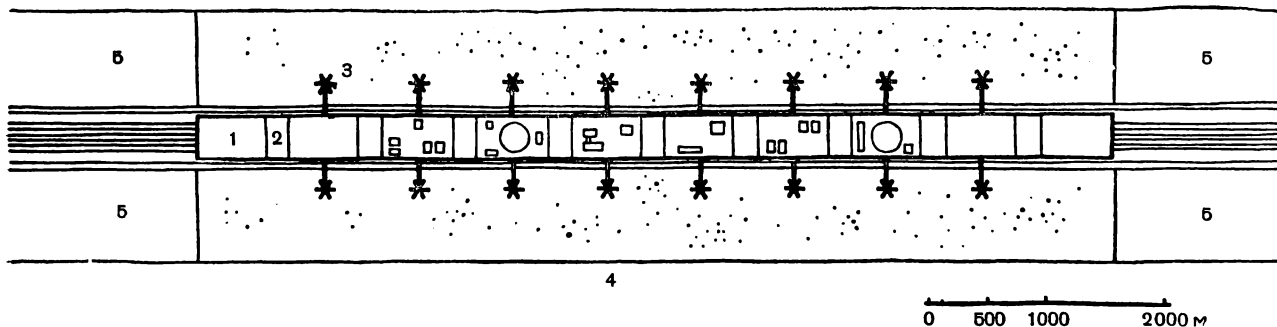
Новые моменты в теорию города внес проект «линейного центра со скоростной дорогой» американского архитектора Реджинальда Ф. Малькольмсона, разработанный им в 1955 г. От других разработок такого типа этот проект отличается тем, что здесь идея линейного принципа распространена на городской центр, а также тем, что основной



62. Владимир Кубечка и Иржи Воженилек. Участок промышленного пояса; 1944 г. Использование принципа поясного города. По проекту предполагается рабочую молодежь разместить в интернатах, создать группы коллективных домов и общественных центров, а на склонах построить индивидуальные дома

транспортной линией является скоростная дорога, окруженная компактной застройкой и регулярным ритмом башенных домов. Если в предыдущих проектах линейных городов учитывались такие виды транспорта, как трамвай или автомобиль, то в данном случае основу транспортной сети составляет скоростная электродорога и железнодорожный путь, дополненные двумя автомагистралями. Поскольку вводимые им виды транспорта обладают большой мощностью, архитектор Малькольмсон предполагает застраивать свой линейный город не изолированными индивидуальными домами, как Сория и не одним единым линейным домом, как Гинзбург или Ле Корбюзье. Транспортные линии пронизывают специальное сооружение шириной 400 м и высотой в шесть этажей. Это сооружение предназначено для автостоянок и гаражей; на его верхнем этаже размещаются учреждения культуры. Через каждые 800 м в поперечном направлении поставлены семиэтажные административные здания. Кроме того, на тех же расстояниях с двух сторон воздвигнуты огромные 45-этажные звездообразные административные здания. Такой линейный центр может неограниченно расти в длину. От жилой застройки он отделен зеленым поясом, в котором устроены скверы и спортивные площадки.

Проект Малькольмсона представляет собой одну из немногих концепций, в которых учитываются возможности скоростной дороги.



63. Реджинальд Малькольмсон. *Линейный центр со скоростной дорогой*; 1959 г. Оригинальный проект, в котором, однако, большие возможности введенных средств транспорта не использованы для улучшения связи жилой и производственной зоны

1 — центр; 2 — магазины;
3 — башенные административные дома; 4 — жилая территория; 5 — промышленность

Из факта ее использования в линейном центре выводятся следующие принципы:

- 1) достаточное количество автостоянок с подходом ко всем зданиям;
- 2) одностороннее движение всех видов транспорта; при этом отдельные коммуникации взаимосвязаны;
- 3) устройство удобных эскалаторов и лифтов; над автотрассами — крытых пешеходных мостов;
- 4) использование улиц и площадей в районах общественных зданий и учреждений культуры, так же как в греческих и средневековых городах, только пешеходами;
- 5) гибкий характер общего решения, при котором может расти центр, а на коммуникационной оси могут возникать новые центры.

«Метролинейная система вносит в город ощущение порядка и цельности. Она способствует созданию новой архитектуры города, суматоху современных городов заменяет строгой и гармоничной системой, отвечающей нашему веку»²⁸.

В большинстве случаев линейные принципы использовались при строительстве новых городов, но и здесь не удалось осуществить их полностью.

Тем сложнее обстоит дело с использованием этих принципов при реконструкции городов. Из большого числа попыток наиболее известны два проекта реконструкции Лондона, созданные в начале 40-х годов.

Использование идей линейного города

В 1941 г. группа МАРС — «Modern Architectural Research Group», возникшая еще до войны, предлагает проект преобразования Лондона в систему линейных городов. Город состоит из 16 жилых поясов по 600 тыс. жителей, каждый пояс делится на 12 районов по 50 тыс. жителей. Следующими подразделениями являются микрорайоны по 6 тыс. жителей и жилые группы по 1 тыс. жителей. Жилые пояса расположены перпендикулярно по отношению к центру, имеющему ширину 3 км, длину 40 км и совмещенному с местами приложения труда и портом²⁹.

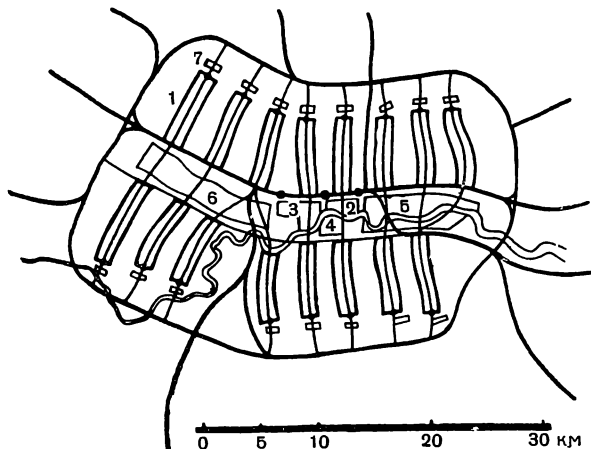
Проект группы МАРС, проработанный очень подробно, был обоснован анализами состояния современного города и расчетами, его реализацию предполагали проводить поэтапно. Несмотря на все это, он стал лишь свидетельством необходимости безотлагательной реконструкции Лондона.

В то же время с аналогичным проектом выступил Людвиг Гильберсеймер, с той лишь разницей, что он имел в виду использовать свои жилые единицы, уже апробированные им при реконструкции других городов. В отличие от группы МАРС он отодвигает производственную зону на юг и отчетливо отделяет ее от жилых поясов³⁰.

Этими проектами можно закончить анализ наиболее типичных концепций дезурбанизации, которые образуют две основные группы. В одну из них входят линейные и поясные города, а ко второй относятся тенденции, предусматривающие полное рассредоточение расселения. Оба эти течения развиваются до настоящего времени. Особенно популярными линейные и поясные концепции стали в последнее

64. Группа МАРС. Проект реконструкции Лондона; 1941 г.

1 — 16 жилых поясов для 600 тыс. жителей; 2 — торговый район; 3 — правительственный район; 4 — культурный центр; 5 — восточная промышленная область и порт; 6 — западная промышленная область; 7 — места приложения труда для населения отдельных жилых поясов



мание тот факт, что в большинстве этих концепций важную роль играют вопросы транспорта и вообще способ передвижения жителей между отдельными функциональными зонами жилых комплексов. Это относится как к линейному городу, так и к поясному, ко всем проектам Сория, Милютина, Корбюзье, Гильберсеймера и Райта, хотя каждый из авторов подходит к той же проблеме с иных позиций.

Основополагающая черта всех этих решений — стремление трактовать жилые комплексы не как статичные ансамбли зданий, а прежде всего как функциональные системы, в которых рациональные взаимоотношения отдельных элементов и возможности их хорошей связи служат предпосылкой существования и полнокровной жизни системы как целого.

Именно в этом состоит суть новых концепций, и это нельзя недооценивать только на том основании, что в них содержатся также элементы нереальных идей или неосуществимых фантазий.

Бесспорно то, что все эти теоретические концепции, несмотря на то, что многие из них нереальны и довольно схематичны, отразили новые возможности развития расселения. Все они явились результатом попыток понять, продумать и использовать некоторые новые явления, связанные с транспортом и его влиянием на организацию жилья. По-разному в них отражалась точка зрения на то, что традиционный, компактно застроенный и центрически спланированный город принадлежит прошлому и должен быть заменен новыми жилыми массивами, которые будут в большей степени соответствовать потребностям современного города.

Следовательно, разработки всех новых жилых массивов базируются прежде всего на стремлении последовательно, хотя часто и односторонне, продумать отдельные функции жилых комплексов и взаимоотношения этих функций. Одновременно поиски новых форм расселения представляют собой важную лабораторию, в которой проверяются возможности нетрадиционных структур расселения, их преимуществ и недостатков. При этом явная популярность новых теорий свидетельствует о том, что они вносят прочный вклад в развитие теории и практики градостроительства. Можно даже утверждать, что содержащиеся в них идеи не были еще в необходимой мере поняты, использованы и углублены.

время. Почти каждый жилой массив, имеющий более или менее вытянутую форму, считается линейным или поясным городом, причем два эти понятия часто смешиваются. Основные предложения и проекты новых форм расселения в целом составляют довольно пеструю и постоянно обогащаемую палитру разнообразных, взаимно дополняющих друг друга и переплетающихся идей. Обращает на себя внимание

Сноски к главе VII

1. Arturo Soria y Mata. La Cuidad Lineal: Antecedentes y datos varios acerca de su construcción. Madrid, 1884. Подробное изложение всей концепции и первого этапа строительства линейного города дано в книге «La cité linéaire»,

которую выпустила на французском языке «Compania Madrileña de Urbanización», приурочившая это издание к Конгрессу по градостроительству и организации жизни города, проходившему в бельгийском городе Ганд в 1914 г. То же

общество выпускало журнал «La Ciudad Lineal».

2. La cité Linéaire. Nouvelle architecture des villes. Madrid, 1914, p. 16—18.

3. E. Charnbless. Roadtown. New York, 1910.

4. П. А. Кропоткин. Поля, фабрики и мастерские. Пб.—М., 1921, стр. 220.

5. Ch. Gide. Druzstevni idea. Usporadal V. Z. Praha, 1931, s. 6.

6. U. Conrads, H. G. Sperlich. Phantastische Architektur, Stuttgart, 1960, S. 25. Эта книга содержит много интересных документов и репродукции ряда проектов, относящихся к приводимому здесь и малоисследованному периоду развития немецкой архитектуры.

7. Там же, стр. 141.

8. Там же, стр. 145.

9. B. Taut. Die Auflösung des Städte oder die Erde eine gute Wohnung oder auch: Der Weg zur Alpen Architektur. Es ist natürlich nur eine Utopie und eine kleine Unterhaltung, wenn auch mit «Beweisen» versehen in Litteraturanhang. Hagen, 1920.

10. Там же, стр. 1.

11. B. Taut. Die Stadtkrone. Jena, 1919.

12. E. Saarinen. The City, Its Growth, its Decay, its Future. New York, 1949, p. 216.

13. Там же, стр. 255.

14. Le Corbusier. La Ville Radieuse. Paris, 1935, p. 225.

15. Le Corbusier. Maniere de penser l'urbanisme. Paris, 1946, p. 122.

16. L. Hilberseimer. The New City. Principles of Planning, Chicago, 1944, p. 54. В существенно переработанном виде эта книга под названием «The Nature of Cities» вышла у того же издателя в Чикаго в 1955 г.

17. L. Hilberseimer. The Nature of Cities. Origin, Growth and Decline. Chicago, 1955, p. 14.

18. F. L. Wright. The Living City. New York, 1958. Это последний, расширенный вариант его работы, которая впервые вышла в 1932 г. под названием «The Disappearing City».

19. Там же, стр. 57.

20. F. L. Wright. An American Architecture. New York, 1955, p. 251. Ф. Л. Райт был сторонником так называемой органической архитектуры, но ни в одном из своих сочинений конкретно не изложил ее принципов. Систематически объяснить это понятие, впервые введенное учителем Райта Л. Салливе-ном, попытался итальянский теоретик архитектуры Бруно Дзеви, который дли-

тельное время работал в США. Американский историк архитектуры Мон-гомери Шуилер предупреждает, что еще до Салливена термин «органическая архитектура» употреблял родившийся в Праге американский архитектор Леопольд Айдлици, который во второй половине XIX в. относился к наиболее известным нью-йоркским зодчим. О большой книге Айдлица, посвященной искусству и особенно архитектуре, вышедшей в 1881 г., Шуилер говорит, что «это наиболее полное изложение органичного взгляда на архитектуру».

21. F. L. Wright. An Autobiography. London, 1946, p. 280. Второе расширенное издание первоначального варианта 1932 г.

22. Там же, стр. 282.

23. Там же, стр. 289—290. Будущую Америку, перестроенную по его представлениям, Райт называл Усонией, т. е. так же, как Samuel Butler в своем утопическом романе Erewhon, написанном в конце XIX в.

24. Взгляд Райта на башенные дома не был односторонним. Он считал возможным их использование на открытом пространстве и учитывал их и для своего Бродак-Сити. После войны в небольшом американском городке Бартльсвиле по проекту Райта был построен башенный дом, о котором он сказал, что «небоскреб сам по себе, если у него достаточно пространства, типичен для американцев, это — триумф использования не земли, а нашей наилучшей техники» (Architecture in America. A Battle of Styles. New York, 1961, p. 369).

25. V. Gruen. Approaches to Urban Revitalization in the United States. «Architectura Association Journal», 1962, № 12, p. 194.

26. Jiri Vožénilek, Přspěvek k vyvoji pásového mesta. «Architektura CSR», 1947, 8, s. 240.

27. Michel Kosmin. Ville lineaire. Paris, 1952.

28. Reginald Malcolmson. Metro-Linear. «Bauen und Wohnen», 1962, № 4.

29. A. Master. Plan for London. C. B. Purdom. How should we rebuild London. London, 1946, p. 284—285.

30. L. Hilberseimer. The new City. Chicago, 1944, p. 151—156. Здесь же Гильберсеймер сравнивает свой проект с проектом группы МАРС, отмечая в качестве недостатка тот момент, что в последнем децентрализовано только жилье, а не работа. Он констатирует также, что размещение производства среди поясов жилых комплексов вредно в гигиеническом отношении.

VIII. СИСТЕМА РАССЕЛЕНИЯ

Предыдущие главы были посвящены градостроительным теориям, в которых основное внимание сосредоточено на одной форме расселения — городе, будь-то большом или малом, линейном или поясным. Авторы изложенных теорий считали весьма важным разрешить про-

блемы, связанные с разнообразными типами городов, поскольку именно в них видели будущее человеческого расселения. Но одновременно с этими теориями, а часто и в тесной связи с ними развивались более широкие градостроительные концепции, в которых рассматривались не только отдельные формы городов, но и их целые системы.

Не только в античный период, но еще и в средневековые города были в значительной степени автономными экономическими и социальными единицами. Их влияние распространялось на узко ограниченные сельскохозяйственные территории. При этом уже в древности можно встретить примеры групп городов, представленных чаще всего внутриконтинентальным городом и его портом, расположенным на морском побережье. Так, Афины и их порт Пирей, удаленный от города на расстояние 7 км, были связаны общими укреплениями, обрамлявшими и дорогу, соединявшую эти два пункта. У античного Рима был портовый город Остия и целая система пригородных поселков, в которых располагались летние резиденции императоров и представителей привилегированных слоев общества.

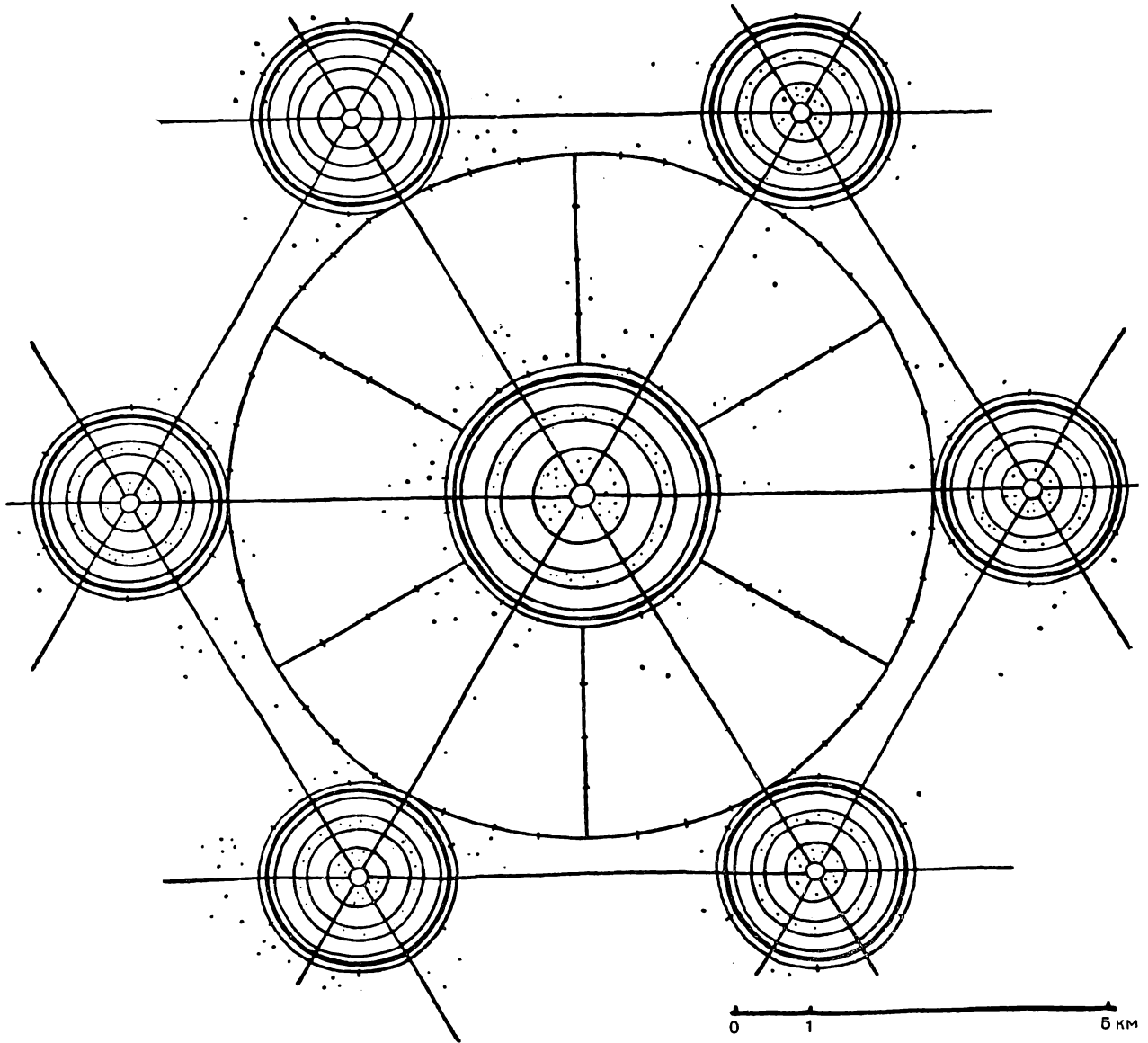
В средневековые отдельные большие города возникали при объединении нескольких небольших поселений — чаще всего торговых колоний, которые постепенно срастались в компактные городские комплексы. В ряде случаев города расширялись за счет разросшихся пригородов, которые затем включались в территорию, ограниченную крепостными стенами.

Прообразом многих позднейших форм расселения типа сателлитов можно считать также крепости и укрепленные монастыри, на базе которых вокруг больших городов возникали целые оборонные системы*. В Праге примером такой крепости служит Страговский монастырь. Расположенный в важном стратегическом пункте, он оборонял один из главных входов в город и пути, ведущие к резиденции короля. Сама средневековая Прага помимо двух замков — Градчан и Вышеграда — состояла из трех самостоятельных городов, имевших собственные укрепления, главные площади и ратуши. Этими городами были Старе Место, Мала Страна и Нове Место. Это единственный в своем роде пример четкого членения большого средневекового города, на формирование которого оказало влияние не только историческое развитие, но и природные условия — река и рельеф, не допускаявшие объединения города в компактное целое. На территории Чехии можно встретить и с примером объединения небольших городов, как это было с городами Стара Болеслав и Брандис. Они возникли в качестве совершенно самостоятельных жилых единиц у брода на противоположных берегах реки Лабе.

Однако если в средневековые такие случаи были редким исключением, то капитализм содействовал прочным экономическим связям целых групп городов, что, конечно, не могло не найти отражения в градостроительных теориях. В начале развития капитализма стремление ликвидировать замкнутость и изолированность средневекового города относилось бесспорно к прогрессивным явлениям и послужило одной из основных предпосылок развития новых форм производства.

Еще в трактатах теоретиков эпохи Возрождения можно найти признаки представлений о городских системах; так, например, разработанный Леонардо да Винчи проект строительства системы малых городов вокруг Милана на несколько столетий опередил теории городов-садов и городов-спутников. Совершенно явно проявились те же тенденции и в сочинениях утопистов. Томас Мор описывает систему городов на острове Утопии, а ряд его последователей не ограничивается лишь описанием одного города. Оуэн и Фурье мечтали о том, чтобы их комму-

* Очень характерную картину в этом отношении дает русское градостроительство. Известно полукольцо монастырей (Новоспаский, Даниловский, Симонов Донской, Новодевичий), защищавших Москву с юга. (Прим. ред.)



65. *Эбенизер Хоуард. Группа городов-садов; 1898 г. Центр системы — город на 58 тыс. жителей, с которым связаны отдельные города по 30 тыс. жителей. Схема показывает очевидную тенденцию к удобной связи между отдельными городами и в то же время к их окружению зелеными поясами*

нистические колонии покрыли весь земной шар; ту же картину представлял себе и Моррис. Давние авторы, создававшие прообразы современных градостроительных теорий, предполагали возможность постепенного строительства целых групп разработанных ими идеальных и образцовых городов.

К 1802 г. относится мысль Юве о возможностях дальнейшего развития городов. Он приходит к выводу о том, что наиболее целесообразно формировать города из отдельных районов на 100—150 тыс. жителей. Города располагались бы на расстоянии 30—40 км один от другого и создавали бы правильную сетку, где соответствующая часть населения «радно бы жила в этом земном раю»¹.

Рост больших городов в конце XIX в. подтвердил догадки о неизбежном создании рядом с ними небольших поселков и городов, содействовавших развитию целых городских агломераций. О первых теоретических признаках таких концепций, имевших место, например, в Англии, России и Германии, мы уже говорили в начале главы, посвященной малым городам.

С представлением о целых системах расселения связаны и первые шаги движения за города-сады. Сам Эбенизер Хоуард, работая над своей книгой, не представлял себе, что его теория в деформированном виде послужит строительству садовых пригородов, состоящих из вилл. Группам городов он посвятил отдельную главу, где выдвинул требования планировки и постройки «групп городов, причем каждый город в группе имеет свои отличительные особенности, но целое является результатом одного большого и хорошо продуманного плана»².

Только строительство таких городов на земле, находящейся в общественном пользовании, создает, по мысли Хоуарда, полную возможность воплотить целиком идею городов-садов, в результате чего каждый «обитатель всей группы» живет в двух городах: маленьком и большом. В то же время ему доступны и радости чистой природы: поля, кустарники и леса находятся от него в нескольких минутах ходьбы или езды. И так как все население сообща владеет землей, на которой расположена эта прелестная группа городов, то общественные здания, церкви, школы, университеты, библиотеки, картинные галереи и театры будут отличаться таким великолепием, какого не может достигнуть ни один город в мире, если вся городская земля находится в руках частных лиц»³.

Хоуард считал, что в центральных городах может быть по 58 тыс. жителей, а в каждом из шести городов, группирующихся вокруг центрального города, — по 30 тыс. Максимальное расстояние между городами в 10 миль преодолевалось бы с помощью скоростных видов транспорта за 20 мин. Города были бы соединены шоссейными и железными дорогами, образующими одновременно кольцо вокруг городов. По его схеме расстояние между городами-спутниками и центральным городом должно составлять 3,1—4 мили. В связи с этим он замечает, что в таких городских группах транспорт был бы более быстрым и удобным, чем на перегруженных улицах внутри крупных городов. В последней XIII главе книги Хоуарда содержится интересная мысль о будущем Лондоне, предвосхитившая многие новейшие проекты реконструкции этого города. Единственный путь он видит в развитии промышленности и городов в редкоселенных областях. Туда можно было бы переселить население из переуплотненных больших городов, которые по сравнению с новыми будут казаться устаревшими и некомфортабельными. Ему кажется, что произойдет такой отсос жителей и капитала из Лондона, что этот крупный город или совсем исчезнет, или же его нужно будет полностью перестроить. При этом он понимает, что «время для полного переустройства Лондона — которое, быть может, будет выполнено в масштабе гораздо более обширном, чем в Париже, Берлине, Глазго, Бирмингеме или Вене, — такое время еще не наступило. Сначала должна быть разрешена более простая задача. Должен быть построен маленький город-сад в качестве рабочей модели, затем должна быть построена группа городов вроде той, какая описана в последней главе. Когда это будет сделано и сделано хорошо, переустройство Лондона должно наступить с неизбежностью»⁴.

Жизнь, однако, показала, что силы, приводящие к концентрации производства, торговли в Лондоне, столь велики, что их нельзя преодолеть лишь притягательностью городов-садов.

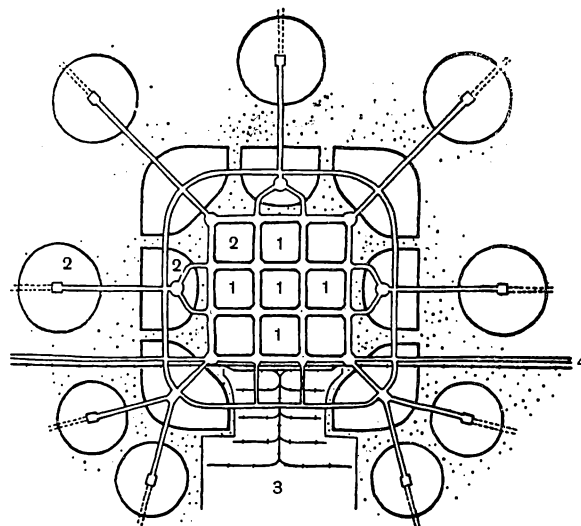
Города-спутники

Своей работой Хоуард положил начало не только движению за города-сады, но и весьма распространенной и сегодня чрезвычайно актуальной урбанистической теории городов-спутников. Пурдом считает, что впервые термин город-спутник использовал американец Тейлор, выпустивший под названием в 1915 г. в Нью-Йорке сборник своих газетных статей, в которых он проанализировал состояние пригородов больших американских городов и новых населенных мест, построенных американскими промышленниками. В книге Пурдома содержатся также сведения о первых комиссиях начала 20-х годов, которые должны были заниматься вопросами развития Лондона, крупных английских городов и целых областей. В то время методика разработки генеральных планов распространяется на целые области, и в связи с этим в качестве ее нового раздела формируется районная планировка. Тогда же впервые появляется требование — сделать составной частью генерального плана города его окрестности, т. е. территорию, которую сегодня принято называть пригородной.

Более конкретные формы представлениям Хоуарда о группах городов придал Реймон Энвин. Как лектор и как член комитета по проекти-

66. Реймон Энвин. Членение города с его спутниками; 1922 г. Обращает на себя внимание определенное сходство общей концепции с представлениями Корбюзье

1 — торговый и административный центр; 2 — жилые районы; 3 — промышленность; 4 — ведущая транспортная артерия



рованию Большого Лондона он занимается преимущественно городами-спутниками и в 1922 г. разрабатывает первую схему размещения этих городов. Исчерпывающий доклад о задачах районной планировки с особым учетом условий Лондона он делает 6 января 1930 г. в Королевском институте британских архитекторов⁵. Он говорит о главных задачах районной планировки вообще и выдвигает требование проектировать Лондон вместе с его окрестностями как единое целое, т. е.

разрабатывать планировку территории диаметром 80 км, площадью почти 4780 км², на которой проживало около 9 млн. человек. Свои представления о городах-спутниках он сам называет «вариантами идеи города-сада в пригороде». Он считает, «что большой город должен быть организован как объединение отдельных определенных частей, образующих в процессе своего роста новые города-спутники, каждый из которых будет в территориальном отношении самостоятельным поселком, располагающим собственными площадями для своего развития, зелени и создания защитного зеленого пояса. Такие самостоятельные пригороды и города-спутники или города-сады создадут благоприятные условия для развития производства, культуры и общественной жизни... т. е. всего того, что можно достичь и в городе ограниченных размеров в том случае, если эта самостоятельная единица будет в то же время составной частью укрупненного комплекса большого города»⁶.

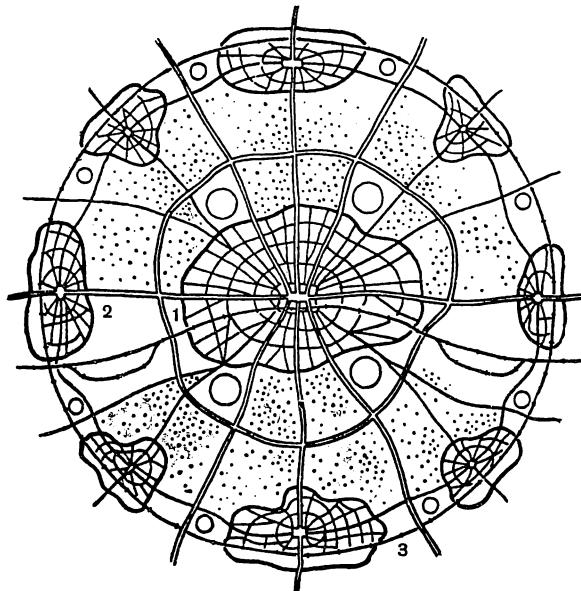
Пригородные территории

В 20-е годы был разработан целый ряд новых схем городов-спутников, которые отличались размерами и удаленностью от центрального города, транспортными системами и функциональным содержанием. Начинают различаться города-спутники с собственным производством и спутники без мест приложения труда, представляющие собой «спальни» больших городов. Одновременно с городами-спутниками авторы урбанистических планов начали заниматься и пригородными территориями. Особо выделялось значение зеленых поясов, которые преграждали дальнейший стихийный территориальный рост города и одновременно отделяли центральный город от его спутников. Почти для каждого большого города в то время разрабатывались проекты его городов-спутников.

Сначала защитные пояса вокруг городов расценивались только как сельскохозяйственная земля или только как зелень. Автор проекта 1923 г. американец Роберт Уиттен считал, что эти пояса «могут быть использованы для различных нужд города, таких как устройство парков, коммуникаций, спортивных площадок, заповедников, спортивных клубов, кладбищ, водоемов, аэродромов...»⁷. В особенности он подчеркивал важность этих свободных территорий для будущих, в том числе транспортных коммуникаций, размер которых, конечно, нельзя точно определить, но которые, наверняка, потребуют больших площадей. Он представлял себе полностью оборудованные спутники, в которых были бы свои возможности для приложения труда, чтобы сократились переезды и снизились требования, предъявляемые к транспорту. Кроме того, у спутников могли бы быть свои дифференцированные функции, что

67. Роберт Уиттен. Система городов-спутников; 1923 г.

1 — центральный торговый город; 2 — промышленные спутники, 3 — кольцевая железная дорога



способствовало бы их рациональному развитию в зависимости от специфических потребностей.

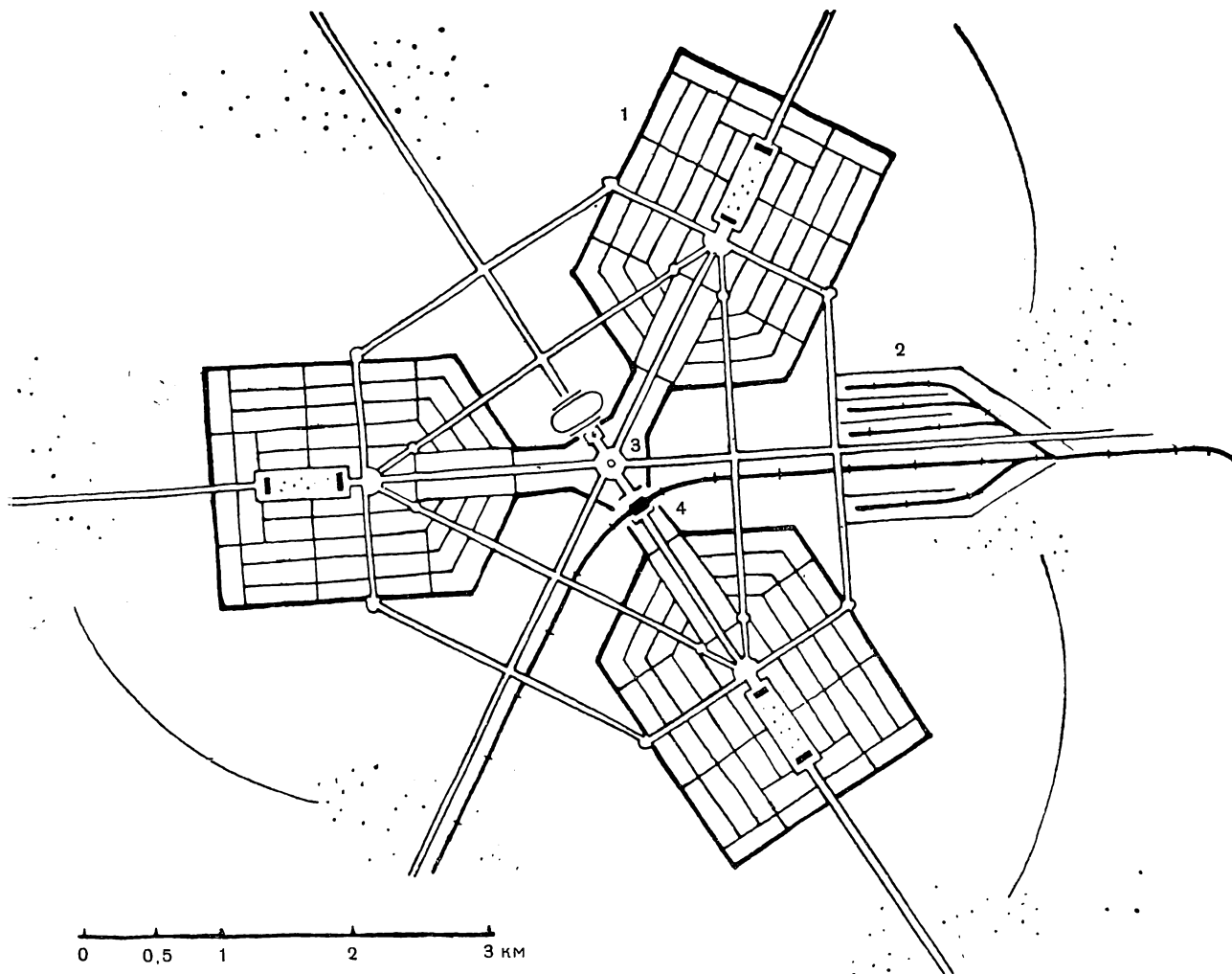
Чаще всего авторы разработанных проектов предлагали сравнительно равномерное размещение спутников с одинаковыми расстояниями между ними. В 1919 г. немецкий урбанист Пауль Вольф выступил с идеей объединения спутников в группы, привязанные к одному промышленному району. Чаще всего этим группам он придавал форму правильного треугольника с общим общественным центром и рядом других учреждений, которые могли бы разви-

ваться в зависимости от потребностей данной группы городов-спутников с данным количеством населения.

П. Вольф продумывал способ разгрузки переуплотненных городов и анализировал четыре возможности переселения: в малые города сельского типа, в существующие сельскохозяйственные поселки, в новые сельскохозяйственные поселки в окрестностях городов или лучше всего в города-спутники-сады. Вновь закладываемые города-спутники «будут устраиваться так, что недалеко от железной дороги будет основано одновременно три-четыре города-сада по образцу Хоуарда с застройкой 1/3 территории и с оставлением 2/3 ее для сельского хозяйства. Таким образом, сразу появится большой город на 100 тыс. жителей. Группа, состоящая из трех или четырех городов, будет располагать общим центром с общественными зданиями, театром, народным домом, кинотеатром и т. д. Эти новые комплексы объединили бы преимущества больших и малых городов... Промышленность располагалась бы на востоке в направлении преобладающих ветров»⁸.

Уже в конце 20-х годов были сформулированы все принципы формирования городов-спутников, которые сегодня лишь по-разному варьируются и, разумеется, обогащаются практикой. Сегодня следует говорить о двух основных типах спутников, которые можно назвать по странам, где они нашли наибольшее применение, — английские и скандинавские. Английские города-спутники, в том числе под Лондоном, обычно располагаются на расстоянии 40—50 км от основного города и выполняют функции самостоятельных жилых комплексов. Расстояние спутников от скандинавских городов — Стокгольма, Осло и Хельсинки составляет всего 10—20 км. Связанность с основным городом более прочная. Здесь во многих случаях можно говорить скорее об автономных или полуавтономных городских районах.

В последнее время весьма интенсивно разворачиваются исследования пригородных территорий. Авторы этих исследований учитывают размещение в пригородах не только городов-спутников. Жизнь показывает, что пригородная территория, в особенности в районах больших городов, является их неотъемлемой составной частью и, собственно, одним из условий их существования. Эта территория не может служить лишь идиллическим зеленым поясом, хотя бы даже и заполненным рядом поселений-спутников. В то же время она не может быть ничейной землей, служащей лишь для хранения всего, с чем город несовместим,

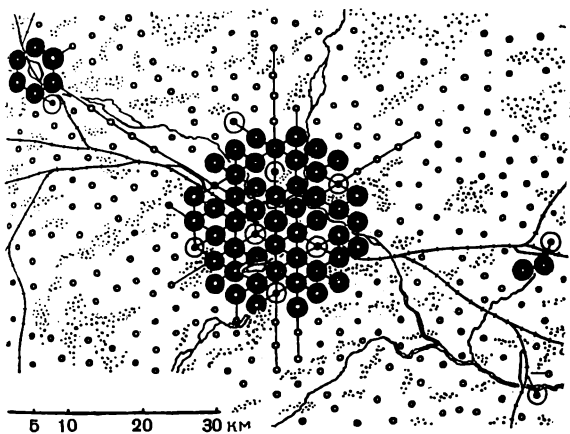


68. Пауль Вольф. Группа городов-спутников; 1919 г.

1 — три жилых района;
2 — промышленность; 3 — общественный центр; 4 — главный вокзал

но что необходимо иметь под рукой. Пригородная территория уже сегодня представляет собой такой же сложный комплекс, как и сам город. Здесь тоже необходимо решать сложные вопросы взаимодействия жилья и рабочих мест, организовывать транспорт, прокладывать инженерные сети, соблюдать требования гигиены и определять специфические задачи сельскохозяйственного производства. Успешное решение проблем взаимоотношения города и пригорода относится к основным задачам генерального проектирования городов, причем уже само определение пригорода не простой вопрос. Интерес к окрестностям города иногда создавал такое впечатление, что их основная функция состоит в предоставлении свободных площадей для больших коммуникационных и инженерных систем, для энергетических центров и производств, которые по санитарным соображениям не могут быть расположены в городе. На деле оказалось, что ведущей функцией пригородов является предоставление условий для отдыха населения. Отсюда ясно, насколько интенсивно их можно использовать, и каким образом следует размещать города-спутники, и как определять их размеры.

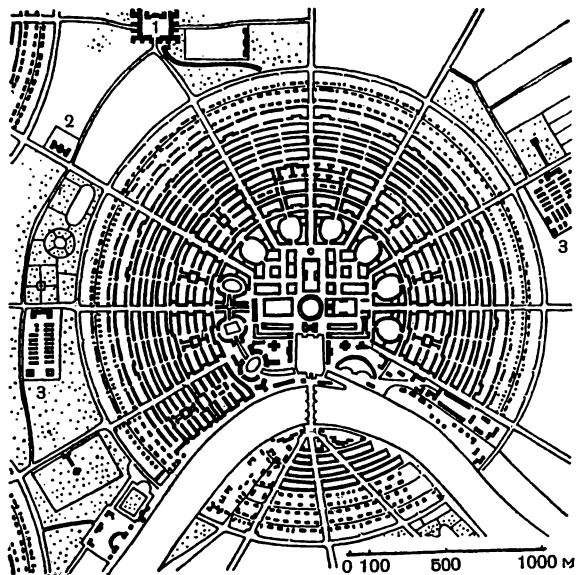
Проекты систем городов-спутников базировались и базируются на представлении о том, что вокруг большого города, занимающего центральное положение, возникают группы небольших городов или поселков. Однако в начале нашего века в развитии расселения начала ощущаться потребность решить вопрос с такими городскими система-



69. Эрих Глоэден. Схема системы расселения; 1923 г. Города в виде групп жилых ячеек, центрический город на 5 млн. человек

70. Эрих Глоэден. Городская ячейка на 100 тыс. жителей с портом и складами; 1923 г.

1 — школа; 2 — дом для престарелых; 3 — больница



ми, в которых ни один из городов не выполнял ведущей роли. Особенно неотложным было решение проблем больших промышленных областей. Это нашло, например, отражение в основании в 1920 г. Рурского Союза расселения, который должен был координировать строительство в агломерации с 4-миллионным населением. В задачи Союза входила организация разработки коммуникационных сетей, генеральных планов отдельных городов, забота о соблюдении санитарных условий и сохранении зелени.

Городские ячейки Э. Глоэдена

Как и большинство урбанистических работ 20-х годов, книга Эриха Глоэдена о больших городах начинается с критики современного состояния расселения, причем самым большим пороком он считает длительные поездки и плохую связь между жильем и работой. Выход он видит в создании городских ячеек — круговых поселков, рассчитанных на 100 тыс. жителей. Одно из условий этой системы состоит в том, чтобы «каждый попадал на свое рабочее место пешком за 10—15 мин., благодаря чему отпала бы необходимость ежедневно пользоваться транспортом»⁹.

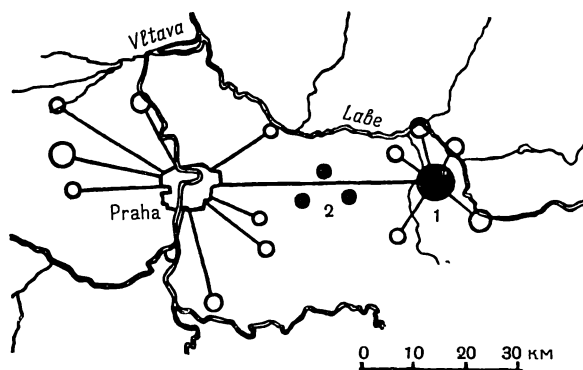
Диаметр ячейки по замыслу автора проекта должен составлять 2500 м, а ее площадь — 491 га. Средняя плотность 220 жителей на 1 га. Расстояние между центрами двух соседних ячеек 3 км. Все расселение состояло бы из ячеек, объединенных в группы разной величины. Пассажирский транспорт связывал бы ячейки между собой и их группы.

Вплоть до этого момента с Глоэденом можно во многом согласиться, тем более что его основной замысел расчленить расселение совершенно верен. Значительно менее приемлемо его представление об устройстве отдельных ячеек, круговые планы которых довольно отчетливо напоминают геометрические центрические композиции городов, проектировавшихся в эпоху Возрождения. Глоэден сам рисует такую идеальную картину: «В центре — производственные и административные учреждения, рестораны и место развлечений со станцией подземной скоростной дороги. Вокруг сгруппированы жилые дома, из которых к периметру ячейки можно попасть пешком за 10—15 мин. Самое здоровое жилье располагается с внешней стороны периметра, вне движения и в прямом соседстве с лесным и луговым поясом, охватывающим все городские ячейки на ширину не менее 500 м и содержащим в себе учреждения для отдыха и спорта»¹⁰.

Для производства в центре выделяется 17 га, а остальные 422 га предназначены для жилья. В зеленой зоне размещаются школы, кото-

71. Владимир Закрейс
Параллельная Прага;
1922 г.

1 — будущий «город труда»;
2 — новые поселки на отрезке
скоростной дороги между
Прагой и вновь основанным
городом



рые предназначены для детей, живущих в прилегающих секторах соседних ячеек. Некоторые основные учреждения общественного обслуживания имеются во всех ячейках, причем, например, выступление театральных коллективов предполагается постепенно в театральных зданиях каждой ячейки. Основные функции ячеек различны. Так, намеча-

лись ячейки торговые, административные, банковские, транспортные, сельскохозяйственные и промышленные, которые, в свою очередь, специализировались бы по виду производства.

Очевидно, нет необходимости объяснять нереальность идеи Глоэдена как с социальной точки зрения, так и с точки зрения санитарно-гигиенической и эксплуатационной. Совершенно ясно, что у отдельных объектов производства, расположенных внутри ячеек, не было бы возможности для развития, что вообще для промышленности такое решение неприемлемо, а для других функций практически неосуществимо. Однако сам автор придуманный им распорядок описывает довольно подробно и без каких бы то ни было сомнений. Лишь в том месте, где он описывает ячейки со скотобойней и складскими помещениями, он замечает, что, очевидно, было бы необходимо отодвинуть жилье к краю соответствующей ячейки и отделить его зеленью от производства, расположенного в центре.

Наряду с целой группой других проектов идеи Глоэдена можно оценить по меньшей мере как односторонние. Однако нельзя не видеть и положительной стороны его замысла, а именно стремление последовательно продумать определенную схему, в которой бесспорно заложен ряд моментов, важных для разработки систем расселения в тех случаях, когда речь идет о группе городов или поселков без явно выраженного центра тяжести. Здесь важен сам принцип его «городских ячеек», а не их внутренняя планировка или взаимосвязь отдельных функций внутри ячейки.

Особым случаем решения систем расселения являются проекты так называемых параллельных городов. Особенно популярными они стали в последние годы, что можно приписать влиянию идеи Параллельного Парижа, предложенной архитекторами, объединенными вокруг известного архитектурного журнала «L'architecture d'aujourd'hui»¹¹. Авторы этого замысла предлагают вместо системы городов-спутников сосредоточить новое строительство в большом жилом массиве для 600 тыс. жителей на расстоянии приблизительно 50 км от сегодняшнего города. Этот параллельный город, для которого продумывают различные варианты расположения, должен стать новым административным центром Франции и резиденцией различных международных организаций. С Парижем его свяжет эффективный транспорт. Под влиянием этой концепции в настоящее время появились проекты параллельных городов для некоторых крупных городов во Франции и других странах.

И у этой идеи есть свои предшественники. В 1933 г. был отвергнут проект известного урбаниста Андре Гютона, предлагавшего построить большой город-спутник к западу от Версаля, т. е. на том месте, где по основному варианту современного проекта предполагается размещение Параллельного Парижа.

Но и замысел Гютона является не первой формулировкой идеи параллельных городов. В 1922 г. в Праге вышла небольшая, всего в несколько страниц брошюра, посвященная вопросам будущего развития Праги. Ее автор — Владимир Закрейс критиковал тогдашние представления о бесконечном росте города и упоение строительной конъюнктурой в столице. Он обратил внимание на необходимость развития остальных городов и предостерегающе заявил: «Мы подготавливаем распад Праги в благом убеждении, что мы содействуем ее расцвету»¹². Здесь же он высказал свои опасения в связи с дальнейшей концентрацией промышленности и торговли, которая могла бы нанести вред городу как целому, а также его редким историческим памятникам. Он особо подчеркнул, что город не располагает достаточным количеством подходящих участков для новых крупных промышленных предприятий.

Решение вопроса Закрейс усматривал в строительстве большого промышленного города восточнее Праги, где для размещения промышленности есть хорошие условия — свободные ровные площади, железнодорожные пути, порты на реке Лабе и возможность строительства каналов. «Часть Праги, здесь возникшая, будет современным городом, рациональным скоплением фабрик и жилья. Существующая Прага останется резиденцией правительства, президента, национального собрания, сената, министерств, центральных учреждений, городом истории, памятников, магнитом для иностранцев, средоточием музеев, выставок, театров и т. п.

Связь между городами, которые вместе образуют единый политический центр, будет осуществляться современным скоростным электротранспортом.

Эти два города, Прага теперешняя и «Город труда», образуют два центра для систем прилегающих городов: на всех отрезках, соединяющих два центра, есть возможность на природе построить заново совершенные жилые районы, располагающие условиями для нормальной жизни и в особенности площадями для развития физической культуры»¹³.

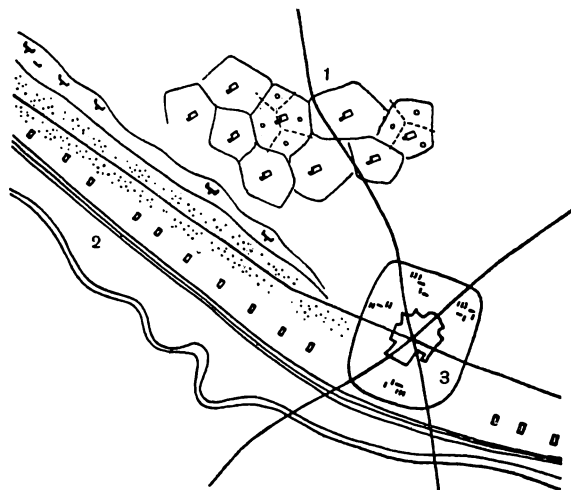
Конечно, мысль превратить Прагу, которая была и до сих пор остается значительным промышленным центром, в музей, административный и культурный центр неприемлема. Однако нельзя пройти мимо замысла, в котором уже более 40 лет назад была сформулирована концепция параллельного города, сопровождаемая графической схемой. Совершенно обоснованным было предостережение Закрейса от чрезмерной концентрации производства и населения в Праге. Сегодня уже действует принцип, в соответствии с которым нельзя увеличивать число жителей Праги и допускать дальнейшую концентрацию производства и мест приложения труда в городе. Последующие трактовки систем расселения

были представлены разработками, которые базировались на системах поселков и городов различных функций и размеров. Они отличаются как от хоуардовских городов со спутниками, так и от глоэденовской идеи и компоновки элементов одинаковой величины, а также и от идеи параллельных городов.

Наиболее известные из новых идей, касающихся расселения, вместе со своими коллегами, объединенными в группе

72. Ле Корбюзье. Три формы расселения; 1945 г. Попытка создать обобщенную структуру расселения как единое целое без преобладания какой-то одной жилой формы

1 — сельскохозяйственные поселки; 2 — линейный промышленный город; 3 — центральный город



Три формы расселения
Ле Корбюзье

АСКОРАЛ, в годы второй мировой войны разработал Ле Корбюзье. Результаты этой работы были им освещены в ряде книг, выпущенных после войны. Новые идеи Корбюзье излагал с тем же блеском, как и все свои предыдущие градостроительные проекты. В своей новой теории он исходил из значения четырех средств транспорта — наземного, водного, железнодорожного и воздушного. В послевоенной анкете, связанной с вопросом восстановления городов, он следующим образом набрасывает схему системы расселения:

«жилая единица сельскохозяйственного производства (продовольствие);

линейный промышленный город (производство);

радиально-кольцевой город общественной жизни (правительство, наука, торговля).¹⁴

В заключении анкеты Ле Корбюзье подчеркнул, что необходимо установить точные правила использования земли, соблюдение которых способствовало бы созданию современных форм расселения, необходимо учитывать при разработке планов человеческий масштаб, выполнять требование «солнце, пространство, зелень», установить соотношение между застроенной и свободной территорией, определить предельную плотность, ограничить рост агломераций и постепенно ликвидировать паразитические, стихийно выросшие пригороды.

Систематическое изложение этой системы расселения и ее отдельных элементов мы находим в следующей книге Корбюзье, посвященной исключительно проблемам градостроительства¹⁵. В ней приведены характеристики отдельных функциональных элементов расселения, дается подробное обоснование преимуществ линейного промышленного города. Эти преимущества Ле Корбюзье усматривает в том, что жилье окажется приближенным к природе, к сельской жизни, расстояния между жильем и работой будут сокращены, одновременно будут рационально размещены пункты общественного обслуживания.

Одна из первых послевоенных книг Корбюзье целиком посвящена теме форм расселения человечества, в ней углубляется характеристика трех форм расселения и предлагается четвертая — современные большие городские агломерации. Таким образом, получаются четыре основные формы расселения:

крупные города-спруты, которые в дальнейшем прекратят свой рост; линейные промышленные города;

сельскохозяйственные кооперативные центры;

радиально-кольцевые города — центры общественной жизни¹⁶.

Доктрина АСКОРАЛа, опубликованная Ле Корбюзье, основное внимание уделяет форме элементов расселения, причем на функциональных обоснованиях лежит явный отпечаток субъективности. Поэтому ее следует расценивать скорее как идею, типичную для предвоенной градостроительной концепции, где главное внимание сосредоточено на вопросах планировки городов и поселков, нашедших отражение в схемах геометрических форм кругов, круговых колец, прямых линий и спиралей.

В послевоенный период в связи с усиливающейся урбанизацией ряд теоретиков рассматривает системы расселения с несколько иной позиции, стремясь прежде всего более точно определить функции отдельных составных частей таких систем.

Характерным примером такой трактовки являются теоретические разработки немецкого архитектора Рудольфа Хиллебрехта, который изучал различные формы расселения и сделал попытку дать их более точную классификацию¹⁷. Он различает городские районы, пригороды, города-спутники, соседствующие города и новые города.

Городские районы, по мысли Хиллебрехта, тесно связаны с существующей застройкой, служат составной частью города, хотя они же могут создавать четко выраженные комплексы и быть в отдельных случаях несколько отделены от города. Их

население составляет 10—40 тыс. человек, а система обслуживания является составной частью общегородской сети.

Пригороды могут быть самостоятельными в административном отношении, но с точки зрения экономики, культуры и планировки они образуют прямую составную часть городской агломерации. От города они удалены на расстояние до 20 км и могут иметь 30 и более тысяч жителей, из которых свыше 30% будет работать в основном городе.

Города-спутники самостоятельны в административном, культурном и планировочном отношении и располагают собственными пригородами. У них должна быть транспортная связь с основным городом, но их система обслуживания должна исключать необходимость ежедневных поездок. Их удаленность от основного города составляла бы 20—40 км, а количество жителей — приблизительно 50 тыс. Непосредственно в городе-спутнике желательно обеспечение работы для 80% работающего населения, а около 20% могло бы ездить на работу в основной город.

Соседние города совершенно самостоятельны в административном, экономическом, культурном и планировочном отношении. Они располагают своими пригородами, на которые распространяется их система обслуживания. У них своя система снабжения и хорошая транспортная связь с несколькими соседними городами. От крупного города они удалены на 40—50 км, и поездки туда занимают лишь незначительное время. Количество жителей не ограничено.

Совершенно новые города, которые, по мнению автора, не могут появиться в странах с высокой плотностью населения, самостоятельны со всех точек зрения и в планировочном отношении никак не связаны с другими более крупными городами. Предпосылкой полного развития всех функций города должно быть число жителей — не ниже 50 тыс. человек.

Понятно, что и эта попытка создать вполне строгую классификацию оставляет открытыми много вопросов и что она не может быть принята для всех случаев жизни. Однако в ней ощущается новый подход к принципам дальнейшего развития расселения в окрестностях больших городов, в которых автор считает необходимым:

- 1) считать пригород неотъемлемой составной частью городского организма;

- 2) приступить к реконструкции и особенно к разгрузке компактной структуры больших городов, поскольку нереально ставить вопрос об их устранении;

- 3) ограничить строительство промышленных предприятий в больших городах и в радиусе 20 км вокруг них;

- 4) создать в радиусе 20 км от города жилые пригороды, призванные разгрузить сам город;

- 5) содействовать строительству современных городов-спутников в радиусе 20—40 км вокруг города;

- 6) всесторонне взвешивать вопрос о закладке каждого нового города, не связанного с существующими населенными местами, особенно в окрестностях больших городов, и приступать к этой мере лишь в случае необходимости¹⁸.

При этом Р. Хиллебрехт понимает, что на практике осуществить эти принципы сложно. Поэтому их перечень он дополняет требованием создать имеющие силу законов основы и обеспечить координацию политики в области экономики, финансов, капиталовложений и социальной жизни. Он считает, что планомерное развитие расселения возможно и в условиях капиталистического общества. Нет необходимости полемизировать с заключительным утверждением автора — значительно убедительнее его оспаривает сама действительность и развитие расселения в отдельных странах.

В последнее время наблюдается целый ряд сходных попыток дать более точную классификацию отдельных элементов расселения. Подобно работе Р. Хиллебрехта, их авторы сосредоточивают свое внимание главным образом на больших городах и их урбанизированных окрестностях.

От города к урбанизированной области

Наиболее широкий взгляд на системы расселения выражен в тех градостроительных концепциях, основой исследования которых является уже не город или группа городов, а целая урбанизированная область. Авторы этой концепции исходят не из города или его окрестностей; наоборот, здесь позиция отдельного города выводится из его функций в целой системе расселения. Наметки такого подхода можно обнаружить и в ряде старых работ, в которых делались попытки дать классификацию городов и исследовать соотношение функции города, его расположения и размеров. Однако лишь интенсивная капиталистическая урбанизация вызвала стихийный рост систем расселения, а вместе с ним и попытки обобщить и теоретически осмыслить это явление.

Патрик Геддес

Большая роль в выработке такого нового подхода к проблеме расселения выпала на долю шотландца Патрика Геддеса. Широкий кругозор ученого позволил ему по-новому взглянуть на проблемы градостроительства. Конечно, в его сочинениях нельзя искать конкретных архитектурных и композиционных разработок или схем планировок идеальных городов. Но, очевидно, именно поэтому он смог так глубоко заглянуть в процессы, наблюдаемые в системах расселения. Очень интересна, в частности, его мысль о том, что перед планировкой территории и городов необходимо уделять внимание тщательным исследованиям в области социальных отношений и природных условий. Разработку городов он ставит в зависимости от жизни общества и предостерегает от формальных вычерчиваний городских планов без учета новых потребностей и конкретных условий. Он вводит новое понятие «regional survey» (исследование области) и в своих работах много внимания уделяет именно методике исследований.

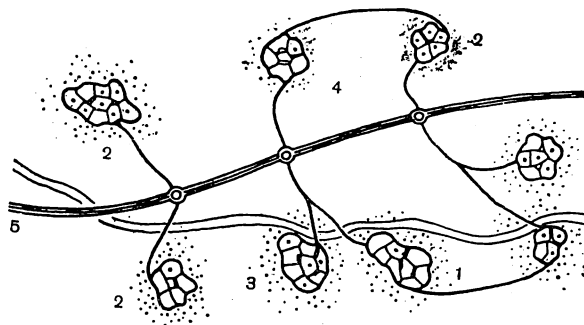
Наиболее известен его большой и интересный анализ эдинбургской области, который он вместе с архитектором Франком Миерсом подготовил для выставки, приуроченной к Международной конференции по градостроительству, проходившей в 1910 г. В своих работах Геддес стремится исследовать новые формы расселения и с терминологической точки зрения. Он ищет «новое название для этих городских областей, этих городских систем... Мы не можем назвать их констелляциями, термин конгломерация тоже выражает скорее их современное состояние и может иметь унизительный оттенок. Тогда, может быть, «конурбация»? Может быть, это слово сможет выразить новые формы расселения...»¹⁹.

Деятельность Геддеса нашла в Англии значительную поддержку. В 20-е годы там приступили к разработке методики первых региональных исследований и планов промышленных областей. Первой большой работой этого типа стала региональная схема Донкастера, разработанная в 1922 г. под руководством Патрика Аберкромби. Основой для разработки послужило подробное исследование области, результаты которого в 1920 г. были представлены на конференцию представителей местных управлений, созванную в Донкастере. По окончательной разработке Аберкромби предполагал развить в области систему из 12 намеченных им новых городов с благоприятными условиями для жилья.

Американский региональный город

В 1923 г. П. Геддес посещает Соединенные Штаты Америки, где в связи с быстрым ростом городов получили известность его идеи. Во время путешествия по стране его личным секретарем был американский философ и социолог Льюис Мамфорд, посвятивший большую часть своих работ проблемам жизненной среды, развития техники, цивилизации и городов и часто ссылающийся на П. Геддеса, как на своего учителя. Теоретические работы Мамфорда, посвященные городам, весьма много-

1 — региональный административный и торговый центр; 2 — промышленные районы; 3 — жилые районы; 4 — школьный и культурный центр; 5 — безостановочная основная транспортная магистраль



численны и обширны. Он рисует огромные обобщенные картины развития человеческих поселений. Они свидетельствуют о многолетнем и тщательном изучении обширного богатого материала. Дискуссионными представляются философские взгляды автора и его теории циклического развития общества и горо-

дов. Обратим, однако, свое внимание прежде всего на его представление о будущем развитии расселения, изложенное им в двух больших произведениях и в ряде небольших работ²⁰.

Л. Мамфорд исследует развитие расселения в США и в Западной Европе и приходит к выводу, что серьезными недостатками страдает как устройство современного общества, так и его расселение. Однако он не отрицает город вообще, но выдвигает требование его преобразования как составной части целых населенных областей, которые американский урбанист Кларенс Штейн назвал «региональным городом».

Свои взгляды на новые формы расселения Льюис Мамфорд высказал в серии из пяти больших статей, опубликованных в американском архитектурном журнале, «Architectural Record» в 1962 и 1963 гг. Давая оценку градостроительным теориям, развивавшимся до настоящего времени, он выражает свое несогласие как с абсолютным отрицанием города, так и с сосредоточением внимания лишь на больших метрополиях, потому что недостаточно заботиться о «крупной городской области с одним ведущим центром, полностью определяющим ее организацию. Необходимо создать систему расселения, охватывающую жилые группы разной величины, включая центральные метрополии, и предоставляющую каждой из этих групп преимущества центра»²¹.

Гармоничное функционирование целых систем расселения возможно благодаря непрерывному развитию транспорта и других средств коммуникации, — считает Уилфред Оуэн, который приведенный фактор несколько переоценивает, прямо говоря, что «основой революции в географическом расположении городов является революция на транспорте». В целом же он весьма близок к Л. Мамфорду своими представлениями о дальнейшем развитии расселения, будущее которого он видит «в некой децентрализованной системе, состоящей из многих относительно небольших поселков, объединенных в обширном городском образовании, у которого благодаря современному транспорту будут все преимущества города и села»²².

Перспективы развития транспорта и других средств связи иногда дают повод для заключения о том, что расселение можно рассредоточить абсолютно. В этом отношении совершенно верно замечание Л. Мамфорда о том, что «никакие вторичные средства связи, ни печать, ни телефон, ни телевидение не могут заменить прямых контактов людей, контактов, наибольшую возможность которых представляет город, если в нем учтен человеческий фактор»²³.

Если Уилфред Оуэн видит будущее в небольших поселках, совмещенных в каком-то объединении, то другие, напротив, предполагают, что го-

**Экуменополис
Доксиадиса ***

* Современный греческий архитектор, получивший известность своими теориями новых принципов урбанизации. Его концепции преподносятся под либеральными лозунгами «всеобщего счастья», хотя на деле закрепляют существующее классовое неравенство (в проектах этого архитектора откровенно намечаются кварталы для бедных и богатых слоев населения). В то же время некоторые идеи динамического градостроительства, в которых Доксиадис использовал и отдельные работы советских авторов, заслуживают внимания (Прим. ред.).

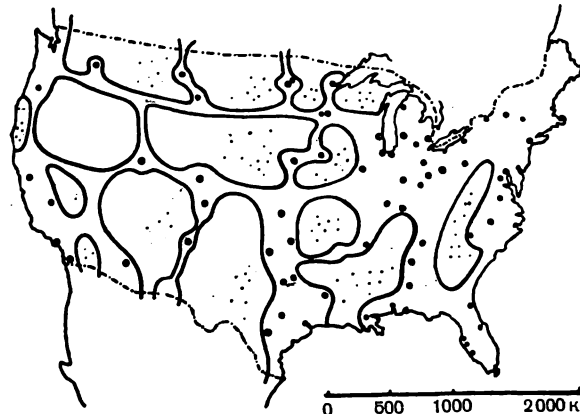
род или поселок как изолированный элемент исчезнет. После войны, отталкиваясь от Сория и Мата, Ле Корбюзье чертит свои линейные города, протягивая их через всю Европу. В самое последнее время эта мысль появляется вновь. Константинос А. Доксиадис считает, что мы приближаемся к «экуменополису» — всегороду, который должен обозначить кульминационный пункт развития городов. Капиталистический город, растущий вдоль железнодорожных путей, он называет «динаполис». Под влиянием роста автомобилизации вырастают города, которые он называет «метрополис». В настоящее время некоторые из них перерастают в «мегалополис». Но, поскольку «главным признаком каждой формы человеческого расселения будет ее постоянный рост, мы можем сделать предположение о том, что все поселения будут расти дальше, пока не образуется сеть, которая распространится по всей земле. В конце концов мы получим одно единственное гигантское поселение, которое покроет всю землю и станет универсальным поселением: так, мы достигнем последней предугадываемой ступени — экуменополиса»⁷⁴. В действительности, картина будущего расселения, изображаемая Доксиадисом, далеко не полна. Он лишь делает предположение о том, что вырастет число жителей и что пропорционально ему увеличится застроенная территория.

Кажется, что более реальную картину будущего расселения представил Льюис Мамфорд. Он считает неизбежным изменить организацию города, «который уже давно не замкнутый и компактный комплекс. Город — прежде всего культурный и общественный организм, причем он может занимать еще намного большую территорию, чем самые большие современные городские агломерации. Однако компоненты этого города, его ощутимые составные части, будут иметь приблизительно по 100 тыс. жителей, или немного меньше, или немного больше... Пока что еще не было создано никакой областной системы, отдельные элементы которой были бы по существу равноценны и в то же время пользовались бы преимуществами своего объединения... Этого еще пока не произошло потому, что создать целую область намного сложнее, чем построить отдельный, изолированный город»⁷⁵.

Концепции систем расселения завершают развитие градостроительных теорий. Неслучайно именно эти концепции тесно связаны с попытками дать общую картину человеческого расселения, с развитием более интенсивного взаимодействия ряда научных отраслей в решении градостроительных проблем, а также с усилением значения всесторонних исследований при проектировании городов и целых областей.

Разработка целых групп городов действительно необходима и является одной из предпосылок дальнейшего развития производительных сил и создания удовлетворительной жизненной среды для человека. В то же время настоящее освоение целых систем расселения, очевидно, не по силам капиталистическому обществу, и не потому, что у него недостает материальных источников, а потому, что это находится в противоречии

74. А. Доксиадис. США в 2060 г. с населением 925 млн. человек. Экуменополис — представление о непрерывной системе городов и расселения, в которые включены отдельные зеленые площади



с теми принципами собственности, которые образуют его фундамент. Поэтому неслучайно все передовые градостроительные концепции их авторы соединяли с представлением об общественных переменах — от мелких реформ вплоть до ликвидации частной собственности и капиталистической экономики и перехода к социалистическому обществу.

Развитие теории систем расселения рассматривается в книге: С. В. Purdom. *The Building of Satellite Towns*. London, 1925. В настоящее время систематическое внимание этим проблемам уделяет Льюис Мамфорд, отрывки из работ которого выше цитировались.

1. H u v è. *Forme générale et particulière des six différentes parties de Plans des villes*. Paris, 1802. Цитируется по работе: A. Christen. *Zur Entwicklungsgeschichte des Städtebaus*. Zurich, 1946, S. 80.

2. Э. Говард. Города будущего. Спб., 1911, стр. 147.

3. Там же, стр. 150.

4. Там же, стр. 175—176.

5. R. U n w i n. *Grundlagen des Städtebaus. Ergänzungen*. Berlin, 1930, S. 33—34. В книге собраны небольшие статьи и лекции Энвина, которые он подобрал после издания своей основной книги «*Town Planning in Practice*». Здесь же можно найти его весьма популярную статью «*Nothing Gained by Overcrowding*» (Перенаселением нельзя ничего достичь), впервые напечатанную в 1918 г. В ней он подробно разбирает неблагоприятные последствия чрезмерной плотности населения в больших городах.

6. Там же, стр. 20.

7. Цитируется по работе: С. В. Purdom. *The Building of Satellite Towns*. London, 1925, p. 50.

8. P. W o l f f. *Städtebau. Das Formproblem der Stadt in Vergangenheit und Zukunft*. Leipzig, 1919, S. 94.

9. E. G l o e d e n. *Die Inflation der Grossstädte und ihre Heilungsmöglichkeiten*. Berlin, 1923, S. 20.

10. Там же, стр. 22—24.

11. M. B e r c y, C. P a r e n t, M. P i l l e t. *Paris Parallèle-proposition pour un urbanisme nouveau*. «*L'architecture d'aujourd'hui*», 1962, № 101, p. 39—41.

12. V. Z a k r e j s. *Praha budoucí: projekty zítřka*. Praha, 1922, p. 6.

13. Там же, стр. 15.

14. L e C o r b u s i e r. *Propos d'urbanisme*. Paris, 1946.

15. L e C o r b u s i e r. *Manière de penser l'urbanisme*. Paris, 1946. В книге содержится изложение концепции послевоенной реконструкции расселения Франции, подготовленной во время войны группой АСКОРАЛ (*Assemblée de constructeurs pour une rénovation architecturale*).

16. L e C o r b u s i e r. *Les trois établissements humains*. Paris, 1945, p. 21.

17. R. H i l l e b r e c h t. *Trabanten — und «Neue Städte»*. *Gemeinnütziges Wohnungswesen*. 1960, № 2, S. 35—48. В этой работе автор обоснованно критикует модное злоупотребление названиями «новый город» и «город-спутник», которые, по его мнению, часто имеют целью лишь прикрыть неспособность ре-

шить актуальные проблемы существующих городов. Его классификация жилых групп выводится из обобщения сведений по развитию городов с населением в пределах от 400 до 700 тыс. человек, в частности Ганновера, в котором Р. Хиллебрехт занимает должность главного архитектора.

18. Там же, стр. 47.

19. P. G e d d e s. *Cities in Evolution. An Introduction to the Town Planning Movement and to the Study of Cities*. London, 1915, p. 34.

20. Из большого количества работ на эту тему самая известная книга Мамфорда «*The Culture of Cities*», впервые изданная в 1938 г. В конце 50-х годов вышла его большая книга «*The City in History*», которая представляет собой существенную переработку, дополнение, но не очень большое улучшение предыдущего издания. В своих работах Мамфорд совершенно не касается социалистических стран. В предисловии последней книги он объясняет это тем, что пишет о странах, с которыми имел возможность познакомиться лично. Такой принцип, безусловно, заслуживает одобрения, но для книги, где исследуются градостроительные теории, он довольно спорен. Мамфорд рассматривает лишь Западную Европу и США, но это не находит отражения в названиях его книг. Наоборот, их текст создает неверное впечатление, будто речь идет об исчерпывающем материале по развитию градостроительства и если о некоторых частях света не говорится, то это потому, что в них нет ничего заслуживающего внимания. При этом свой принцип — не говорить о странах, которые он не знает лично, Мамфорд последовательно соблюдает только по отношению к социалистическим странам, которые, таким образом, совершенно выпадают у него из процесса развития градостроительства, что, впрочем, характерно для преимущественного большинства современных западных теоретических работ по архитектуре и градостроительству. В то же время Л. Мамфорд мог бы видеть, что многие предпосылки, которые он считает необходимыми для гармоничного развития городов, создаются именно в социалистических странах.

21. L. M u m f o r d. *The Future of the City*. 3. *Megalopolis as Anti-City*. *Architectural Record*, 1962, № 2, p. 108.

22. W. O w e n. *Cities in the Motor Age*. New York, 1959, p. 77, 78.

23. Прим. 21. Там же, стр. 108.

24. C. A. D o x i a d e s. *Ecumenopolis — die Stadt der Zukunft*. «*Bauen und Wohnen*», 1964, № 1, S. 16.

25. L. M u m f o r d. *Both Heaven and Hell*. «*Journal of the Town Planning Institute*», 1961, № 1.

IX. ГОРОДА ДЛЯ ОБЩЕСТВА БУДУЩЕГО

Строительство городов ведется как в социалистических, так и в капиталистических странах. Везде приходится решать проблемы больших городов и правильного размещения производительных сил, перестройки села и координации сложных технических и эксплуатационных взаимосвязей современного расселения. Везде стремление к последовательной реализации градостроительных замыслов наталкивается на трудности, связанные с необходимостью учитывать современное состояние городов и экономические возможности общества. Значительный вклад в целый ряд направлений мирового градостроительства внесла советская теоретическая мысль. За сравнительно короткий срок, равный всего нескольким десятилетиям, она прошла большой и сложный путь. На различных этапах этого пути решались многие из тех проблем, которые были рассмотрены в предыдущих главах. В СССР созданы различные проекты больших и малых городов, ведутся поиски новых форм расселения и разрабатываются их целые системы.

История урбанизма XX в. свидетельствует о тесных связях между советским и всем мировым градостроительством. Ярким свидетельством огромной прогрессивной роли советского градостроительства была постоянная ориентация на него такого крупнейшего мастера, каким был Ле Корбюзье.

Новые условия

В прошлом творцы градостроительных теорий, как правило, увязывали свои представления о будущих городах с новым, лучшим общественным строем. Они мечтали о таком обществе, которое бы оказалось способным разумно и в плановом порядке использовать материальные и духовные богатства на благо всех. Впервые за всю историю человечества предпосылки для создания жизненной среды, достойной человека, и для творческого освоения сложных процессов развития городов и всего расселения были созданы при социализме. Социалистическое общество открыло неисчерпаемые возможности как для теории, так и для практики строительства и реконструкции городов.

Значительное воздействие на градостроительные концепции оказывали и структура общества. Именно в Советском Союзе стало возможным не в теории, а на практике создать поистине демократические города. Одновременно развитие градостроительных теорий в СССР показало, что путь от основополагающих предпосылок до планового и целенаправленного строительства городов совсем не прост. Перестройка старой системы расселения, ее постановка на службу новым потребностям общества представляет собой грандиозную экономическую задачу, решить которую можно только в течение ряда десятилетий. Решение этой задачи требует по возможности ясного представления о потребностях будущего общества и характере его расселения. Поиски будущих форм расселения в СССР сопровождались большими трудностями. Они были начаты в экономически отсталой стране с преимущественно сельским населением. Тем больше поражает величие огромного вклада советских градостроительных теорий, ставшего неотъемлемой составной частью общего экономического и культурного расцвета страны, за несколько десятилетий выдвинувшейся в авангард мировой культуры, науки и техники.

Первые шаги

Первые шаги в области градостроительства в СССР были сделаны сразу после революции. Уже Декрет о земле, одобренный 8 ноября 1917 г. Съездом Советов и конкретизированный 19 февраля 1918 г. Декретом Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета о национализации земли, создал основные предпосылки для нового подхода к строительству городов и генеральному проектированию. В то же время по инициативе В. И. Ленина принимается Декрет о переселении нуждающихся рабочих с окраин в дома буржуазии в центрах городов — декрет, также отражающий цели нового общества.

Градостроительные работы, особенно в крупнейших городах, развернулись еще в годы блокады и иностранной интервенции. В апреле 1918 г. при Московском Совете была создана мастерская по разработке генерального плана Москвы, а через год под руководством И. А. Фомина начинается работа над генеральным планом Петрограда. Создаются первые органы по руководству строительством и появляются первые формулировки новых программ и концепций. 20 сентября 1918 г. Г. Д. Дубелир сообщает о программе вновь учрежденного Отдела планировки, регулирования и постройки городов и селений при Управлении городского и сельского строительства ВСНХ. Он критикует существующие города и подчеркивает необходимость понимать город как целостный организм, так как «план перестает быть простым чертежом расположения улиц и площадей, вместе с неразрывно связанными нормами и мероприятиями план является программой организации городской жизни и орудием социального творчества»¹.

Большое внимание жилищному строительству уделил также VIII съезд РКП(б). В новой программе коммунистической партии было сказано, что «задача РКП состоит в том, чтобы... всеми силами стремиться к улучшению жилищных условий трудящихся масс; к уничтожению скученности и антисанитарности старых кварталов, к уничтожению негодных жилищ, к перестройке старых, постройке новых, соответствующих новым условиям жизни рабочих масс, рациональному расселению трудящихся»².

В. И. Ленин еще в своих работах «К характеристике экономического романтизма» и «Развитие капитализма в России» внимательно проанализировал развитие городов в капиталистическом обществе. Позже в ряде других работ он подчеркивает необходимость устранения противоречий между городом и деревней. Коротко характеризуя социалистическое общество в работе «Карл Маркс», написанной им в 1914 г., он не забывает подчеркнуть необходимость «нового расселения человечества (с уничтожением как деревенской заброшенности, оторванности от мира, одичалости, так и противоестественного скопления гигантских масс в больших городах)»³. Свои взгляды на расселение В. И. Ленин высказал еще в 1901 г. Он писал: «...решительное признание прогрессивности больших городов в капиталистическом обществе нисколько не мешает нам включать в свой идеал... уничтожение противоположности между городом и деревней. Неправда, что это равносильно отказу от сокровищ науки и искусства. Как раз наоборот: это необходимо для того, чтобы сделать эти сокровища доступными всему народу, чтобы уничтожить ту отчужденность от культуры миллионов деревенского населения, которую Маркс так метко называл «идиотизмом деревенской жизни». И в настоящее время, когда возможна передача электрической энергии на расстояние, когда техника транспорта повысилась настолько, что можно при меньших (против теперешних) издержках перевозить пассажиров с быстротой свыше 200 верст в час, — нет ровно никаких технических препятствий тому, чтобы сокровищами науки и искусства, веками скопленными в немногих центрах, пользовалось все население, размещенное более или менее равномерно по всей стране.

И если ничто не мешает уничтожению противоположности между городом и деревней (причем следует, конечно, представлять себе это уничтожение не в форме одного акта, а в форме целого ряда мер), то требует его отнюдь не одно только «эстетическое чувство»⁴.

Современники вспоминают о том, как глубоко В. И. Ленин интересовался вопросами жилья, строительства и восстановления советских городов, сколько инициативы проявлял он в решении вопросов, связанных с курортами и зелеными насаждениями в городах. В 1918 г. он вникает в вопросы охраны архитектурных памятников и их реставрации. В том же году В. И. Ленин формулирует план монументальной пропаганды, реализация которого, конечно, соответствовала экономическим возможностям того времени.

План монументальной пропаганды был великолепной концепцией синтеза искусств. Его главной целью была пропаганда революционных идей посредством произведений искусства. По этому плану в первые послевоенные годы в Москве был открыт ряд памятников и монументов. Именно тогда, в 1920 г. было решено создать памятник К. Марксу, воздвигнутый в наши дни*.

Особое значение в этот период получает план Новой Москвы⁵, работа над которым была завершена в 1922 г. при живейшем внимании к нему со стороны В. И. Ленина. В мастерской, руководимой опытными архитекторами А. В. Щусевым и И. В. Жолтовским, мы встречаемся с именами молодых, а позже широко известных архитекторов, таких как И. А. Голосов, П. А. Голосов, Н. А. Ладовский, К. С. Мельников, С. Е. Чернышев, Н. Я. Колли и др. В этой же мастерской в 1920 г. под руководством И. А. Голосова разрабатывается первый план реконструкции центра Москвы.

Чтобы понять все величие этого плана, необходимо иметь в виду безотрадное состояние, в котором находился город в то время. Вспоминая о том, с каким интересом Ленин относился к строительству Москвы, В. Д. Бонч-Бруевич писал, что «Владимир Ильич не раз говорил о том, что «Наша Москва» должна украсить, зазеленеть, иметь как можно больше площадей и парков, где могли бы гулять и отдыхать огромные массы народа, уютно выстроенные помещения, где рабочие могли бы и напиться чаю, и закусить, и посидеть с товарищами, с семьей, Владимира Ильича привлекала радость жизни. Ему хотелось, чтобы привольная жизнь ключом забила во всех наших городах и селах»⁶.

Знакомство с документами и отдельными проектами показывает, что уже в этом плане содержался ряд идей, положенных в основу последующего генерального плана Москвы, разработанного в 1935 г. По плану Новой Москвы предполагалось расширить город преимущественно в юго-западном направлении, построить спортивный комплекс в Лужниках и канал Москва — Волга. Тем же планом было намечено строительство Парка культуры им. Горького, на месте которого тогда размещалась первая сельскохозяйственная выставка. В тот же период разрабатывались первые варианты метро**, перестройки коммуникационной сети и одновременно проектировалась закладка зеленого пояса вокруг города.

В 1919 г. был разработан проект системы садовых поселков-спутников вокруг Москвы, представляющий собой один из первых проектов этого рода в международном масштабе. Теория городов-садов нашла в то время в Советском Союзе большой отклик. Уже в 1917 г. был объявлен конкурс на разработку города-сада под Петроградом. 21 октября 1918 г. В. В. Воейков и В. Е. Дубовский в качестве одного из вариантов проектировавшихся тогда новых городов и поселков предлагают строительство города-сада Приволье на берегу реки Москвы, приблизительно в 15 км от города. В нем предполагалось разместить 100—150 тыс. жителей группами по 1500—1700 человек, создать сеть общественного обслуживания, 25% территории отвести под зеленые

* Уже в 1918 г. было решено воздвигнуть памятник К. Марксу. Памятник был установлен в Москве в 1920 г. Позже был сооружен памятник К. Марку и Ф. Энгельсу на площади Революции. Таким образом существующий ныне в Москве памятник К. Марксу является третьим (*Прим. ред.*).

** Интересно отметить, что впервые проект устройства метрополитена («внуличной железной дороги») в Москве возник еще в 1903 г., когда инж. Балинский внес соответствующее предложение в Городскую Думу. Характерно, что в условиях царской России проект этот не получил поддержки. Московский митрополит писал городскому голове кн. Галицыну: «Так как тоннели метрополитена в некоторых местах пройдут под храмами на расстоянии всего трех аршин, то святые храмы умалются в своем благолепии». Городская Дума постановила «Инженеру Балинскому в его домогательствах отказывать». В советских условиях строительство Московского метрополитена началось в 1932 г., а 15 мая 1935 г. первая очередь метрополитена была открыта. (*Прим. ред.*)

насаждения, а с Москвой соединить его линией электропоездов. Авторы проекта предлагали разместить здесь научный институт «Новый город», который бы исследовал вопросы градостроительства и нового жилья⁷.

В 1922 г. возобновляется деятельность Общества городов-садов и выходит ряд книг, посвященных городам, которые должны были стать средством дальнейшего необходимого развития «децентрализации городского населения», связанного «и с образованием новых промышленных центров и с вынесением фабрично-заводских предприятий из городов в пункты, расположенные близ места добычи сырья», что «вызовет широкое проявление строительства вне черты нынешних городов»⁸.

Жилые комплексы

В то же время формулируется идея комплексно оборудованных жилых групп, сегодня называемых микрорайонами. Г. Д. Дубелир в октябре 1918 г. выдвигает условия конкурса на разработку примерного квартала нового типа из 8—12 жилых домов с необходимыми общественными зданиями для населения⁹.

Жилые дома должны были быть разных типов — для семейных с отдельной кухней, для семейных, которые будут питаться в столовой, и с комнатами для одиноких. Составными частями микрорайона должны были стать общественная столовая и кухня, прачечная, баня, детский сад, школа, помещение для собраний с читальней и кабинетами для занятий, потребительская лавка, гараж и т. п. Отдельные жилые дома с учреждениями общественного обслуживания предполагали соединить крытыми галереями¹⁰. Жилой комплекс планировали построить в 1919 г. в Москве как средство «наглядного распространения новых идей об устройстве города и жилища... как бы опытный нормальный элемент будущего»¹¹. Для сравнения можно напомнить, что первой формулировкой принципа создания жилого комплекса с общественным обслуживанием повсеместно считается лекция американца Кларенса Перри, прочитанная им в 1923 г. Идею, изложенную в этом выступлении, ее автор использовал в 1929 г. в концепции регионального плана Нью-Йорка.

Одновременно в СССР начинают исследовать новые типы жилых домов и постепенно вырисовывается облик домов-коммун, где ограничиваются размеры индивидуальной квартиры и широко развивается принцип общественного обслуживания. В первом конкурсе на проект дома-коммуны, объявленном 25 ноября 1921 г., первое место занял проект Д. П. Бурышкина и Л. М. Тверского. Девиз этого проекта «Фаланстера» свидетельствует о большом влиянии идей социалистов-утопистов на разработку новых концепций жилища.

В самые первые годы после революции начинает развиваться и генеральная планировка районов; в этой области в новых общественных условиях были достигнуты более реальные результаты, чем в западных странах. Одним из первых проектов этого рода был генеральный план Апшеронского полуострова и города Баку, разработанный в 1925 г. под руководством А. П. Иваницкого. Проектом предусматривалось освоение территории площадью 1500 км².

Архитектурный авангард

Можно было бы привести много других примеров, иллюстрирующих широту и размах градостроительных разработок, развивавшихся в трудные, послереволюционные годы. Уже в то время формулировались основные идеи типового проектирования, унификации конструкций и индустриализации строительства. Тогда же советская конструктивистская архитектура выходит на передовые позиции мировой современной архитектуры и искусства. Многие из проектов остаются на бумаге, поскольку силы молодого государства, измученного войной, уходят на борьбу с хорошо вооруженными армиями интервентов и с внутренней контрреволюцией. Ограниченные возможности, с одной стороны, и стремление выразить революционный размах и пафос времени, с

другой, привели к возникновению ряда проектов, которые можно было бы отнести к области фантастической архитектуры.

К ним относятся известные работы Татлина, Мельникова, Кузнецова и Торопова, Лисицкого и др. В Германии проекты такого рода создавали Таут, Лукхардт, Пельциг, Мендельсон. Эти проекты в значительной степени характеризуют положение, создавшееся в архитектуре начала 20-х годов. Советской архитектуре тех лет были свойственны черты конструктивизма, отразившего динамику и общий творческий подъем первых лет строительства. Экспрессионизм прогрессивных немецких архитекторов той поры был отражением бегства из мира реальности, реакцией на поражение германской революции и общее отступление прогрессивных сил в стране.

В проектах советских архитекторов тех лет впервые были выражены идеи огромной жизненной силы, хотя они и отражались зачастую в нереальных формах. Советские проекты прошли по всем архитектурным журналам мира. По сегодняшний день широко известны такие работы, как Башня III Интернационала Татлина (1919 г.), конкурсные проекты Дворца труда (1923 г.), проект здания редакции Ленинградской Правды А. Веснина (1924 г.), советский павильон на Международной выставке декоративного искусства в Париже (1925 г.), созданный по проекту Мельникова, здание редакции газеты «Известия» по проекту Бархина, построенное в 1927 г. Заняли свое место и экспериментальные работы и отвлеченные композиции ансамблей городов, наиболее известными из которых являются «проуны» Лисицкого (1920 г.) и супрематистские эскизы Казимира Малевича. Архитекторы стремятся работать по-новому и черпают идеи как в разработках утопистов, так и в новой эстетике машин. Очень часто в этих работах встречаются символические формы. Наряду с кубами в качестве символа революции часто выступает спираль, в качестве символа земли и мира — шар, а зубчатое колесо служит символом труда и новой техники. Проекты изображают здания с воздвигнутыми на них мачтами и передающими устройствами или части зданий, подвешенные на канатах*. Для городов проектируются башенные дома, отдельные здания соединяются висячими переходами. Планы новых городов и кварталов напоминают части машин и абстрактные картины. Возникает ряд архитектурных объединений, пропагандирующих свои особые взгляды.

Вопросами организации новой жизненной среды занимаются политики и архитекторы, экономисты и художники, поэты и врачи.

Для середины 20-х годов характерна книга М. Я. Гинзбурга «Стиль и эпоха», ставшая наиболее значительным программным документом определенного этапа развития советской архитектуры. Страницы насыщенного и по сегодняшний день актуального текста этой книги «посвящены не совершившемуся, а лишь размышлениям о совершающемся, о той грани, которая пробегает между уже умершим прошлым и нарастающей современностью, о в муках рождающемся новом стиле... облик которого, еще неясный, но тем не менее желанный, растет и крепнет у тех, кто с уверенностью смотрит вперед»¹².

Дискуссия о новом городе

Важным узловым моментом развития советских градостроительных теорий стал период 1930 г. Отдельные этапы развития архитектуры на рубеже 20-х и 30-х годов охарактеризованы в книге Гинзбурга «Жилище»¹³. В 1928—1929 гг. внимание сосредоточивалось на проблемах жилья в существующих городах, на типизации, стандартизации, экономичности строительства и поисках новых форм жилья. 1929 и

* Кроме Башни Третьего интернационала художника В. Татлина, основу которой составляла динамически задуманная спираль с подвешенными внутри помещениями, вращавшимися с различной скоростью, следует упомянуть проект Института В. И. Ленина, выполненный в 1927 г. архитектором И. Леонидовым. В этом сооружении были предвосхищены многие реализованные позже технические и художественные идеи (Прим. ред.)

1930 гг. стали периодом самых бурных дискуссий о строительстве новых городов и изменениях в структуре расселения. Именно в это время формулировались самые крайние концепции. В 1931 и 1932 гг. происходит возврат к более конкретным и практическим задачам, связанным со строительством новых поселков и городов.

Беспорное влияние на пестроту взглядов оказывало экономическое развитие СССР. После ликвидации последствий контрреволюции и интервенции удалось достичь значительного подъема экономики, и вся страна вступила на путь социалистической индустриализации. В 1929 г. был утвержден первый пятилетний план, включивший в себя большие задачи в области жилищного строительства, реконструкции и строительства новых городов, целых новых промышленных центров и областей. За пятилетку намечалось построить 17 новых городов с населением по 50—200 тыс. человек, из этого числа восемь городов — в Донбассе, а шесть — в Поволжье. Понятно, что в этой связи актуальным становился вопрос, какими должны быть новые города и по каким принципам следует перестраивать города старые.

Тогда же создаются многие из существующих ныне проектных институтов, самым известным из которых является Государственный институт по проектированию городов (Гипрогор). В начале деятельности этот институт помимо разработки генеральных планов нескольких десятков городов сосредоточивает свое внимание на первых территориальных планах Южного берега Крыма и Апшеронского полуострова*. Вновь разворачивается интенсивная работа по составлению плана Москвы, дальнейшее развитие которой становится одной из наиболее частых тем бурных дискуссий и теоретических проектов.

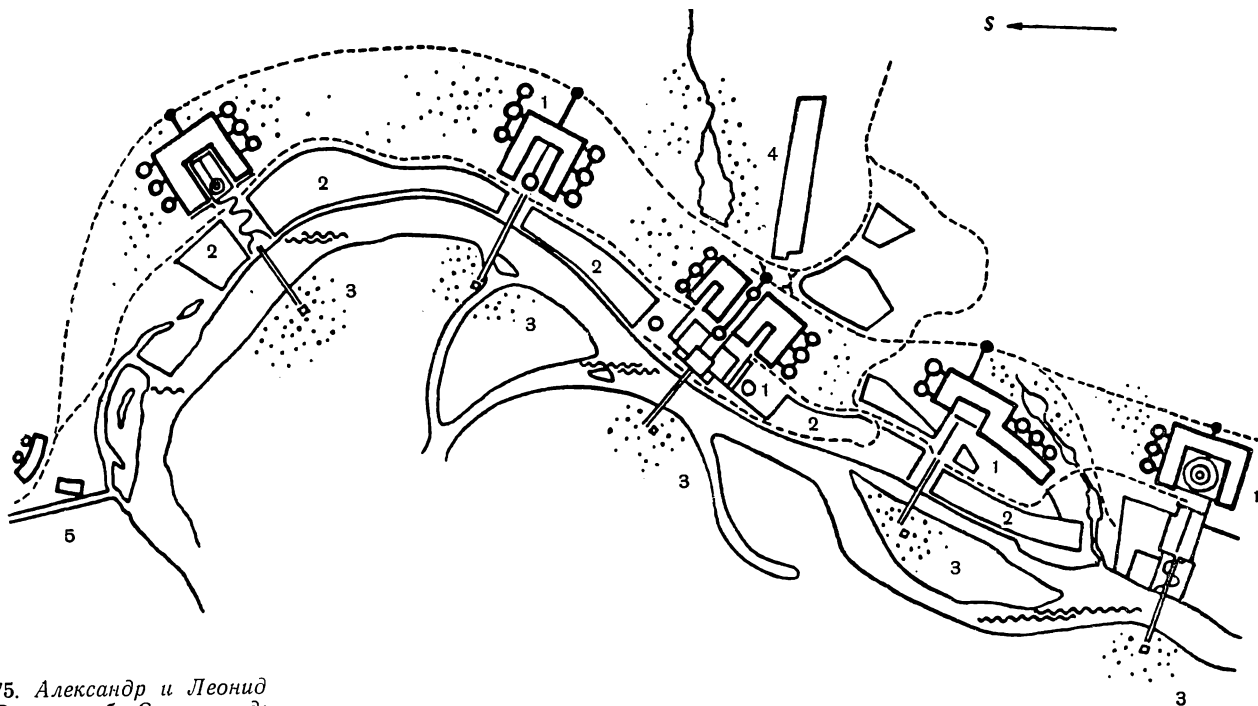
В небольшой главе нелегко изложить существо теоретической борьбы того времени, уловить и объяснить оттенки отдельных взглядов и всего процесса их развития. Здесь нельзя ориентироваться на архитектурные объединения, поскольку очень часто в одно объединение входили архитекторы, придерживавшиеся принципиально различных взглядов на город и расселение. В то же время можно выделить несколько четких групп взглядов, сделав различительным моментом их отношение к существующему расселению и представлению о его преобразовании.

Опытные архитекторы старшего поколения, такие как В. И. Семенов, А. В. Щусев, И. В. Жолтовский, Л. А. Ильин и др., относились к направлению, которое можно было бы назвать реалистическим. По существу они продолжали развивать идеи традиционной планировки городов и не давали увлечь себя различными крайностями. Они возглавляли проектные институты и высшие учебные заведения, в их работе коренились надежные основы архитектурного и градостроительного творчества, в то время как ряд молодых специалистов уделял основное внимание дискуссиям, изобретению новейших и в большинстве своем нереальных концепций**. Большинство архитекторов старшего поколения были объединены в Московском архитектурном обществе (МАО), старейшем русском архитектурном обществе, основанном еще в 1869 г.¹⁴

В оживленных спорах той поры, посвященных строительству и реконструкции городов и полных самых разнообразных идей, эти архитекторы отстаивали весьма трезвые позиции и не задумывались о том, каким должно быть новое расселение. Типичным в этом смысле явля-

* Территориальным планированием обширной курортной зоны Южного берега Крыма руководил М. Я. Гинзбург. Планировку Апшеронского полуострова осуществляла группа архитекторов под руководством А. П. Иваницкого. (Прим. ред.)

** Следует отметить, что мастера старшего поколения также активно принимали участие в дискуссионных обсуждениях актуальных проблем советской архитектуры. Как показало время, далеко не все новые предложения, обсуждавшиеся в 20-е годы, оказались нереальными. Многие из них, даже те, которые было невозможно реализовать в конкретной практике, явились важным творческим импульсом в дальнейшем теоретическом осмыслении проходящих процессов. (Прим. ред.)



75. Александр и Леонид Веснины. б. Сталинград; 1930 г. Отчетливое использование идеи жилых комбинатов, которое иногда принимается за использование принципа линейного города
1 — жилые комбинаты со школами; 2 — промышленные предприятия; 3 — зоны отдыха и спорта; 4 — парк культуры; 5 — канал Волго-Дон

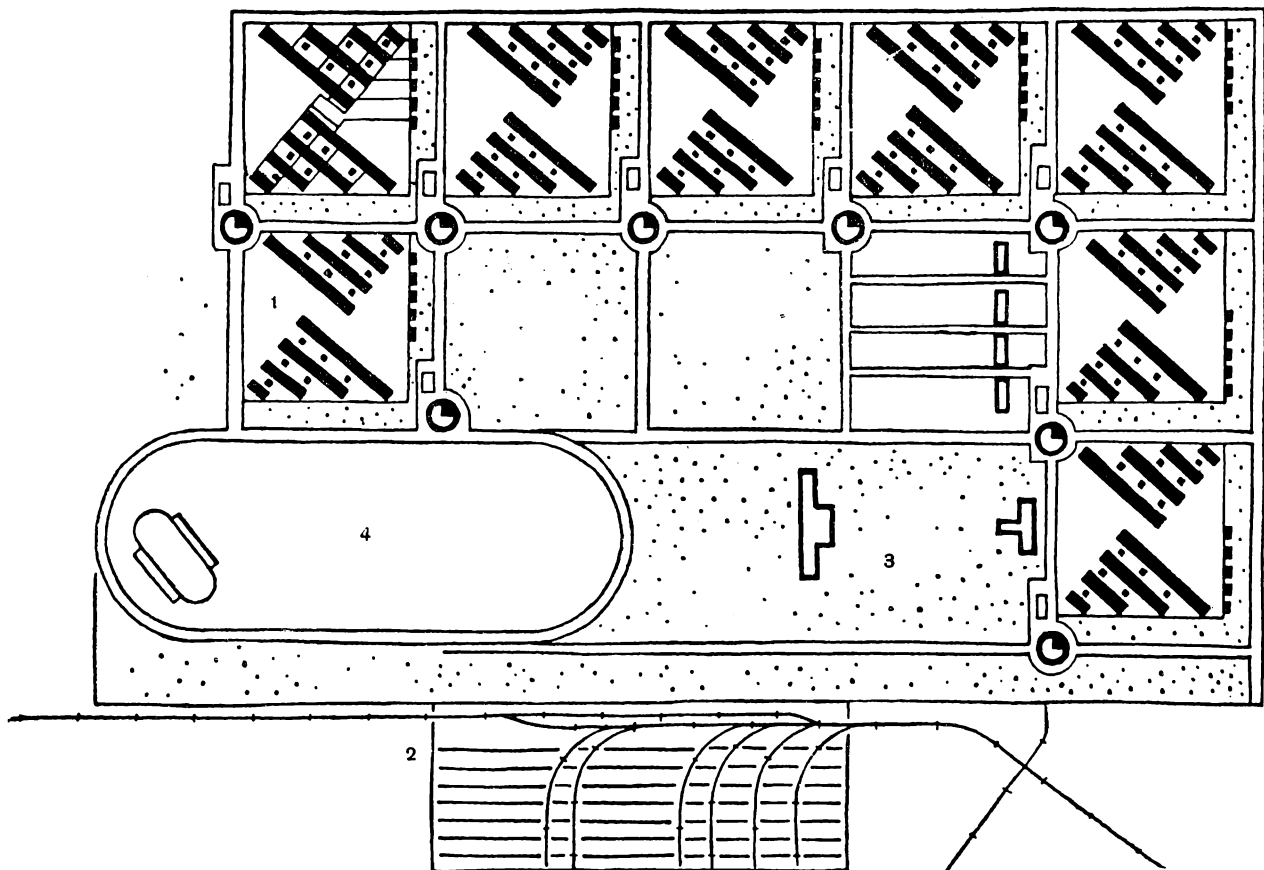
ется мнение А. В. Щусева, выступившего на одной из самых больших дискуссий такого рода в ноябре 1929 г. Он говорил об архитекторах как о техниках, которым должна быть задана программа строительства, которую они будут реализовать своим трудом. Так, он заметил, что «прежде, чем решать проблему социалистического города, надо решить, как занять мужчин и женщин; затем перейти к транспорту и общей конфигурации города, а уже потом — к структуре застройки»¹⁵.

Сторонники урбанизации

Другую, довольно яркую творческую группу составляли урбанисты. В то время в Советском Союзе слово «урбанист» имело несколько иной смысл. Урбанистами называли тех теоретиков, которые считали город со всеми присущими ему специфическими чертами единственной возможной формой будущего расселения.

Было бы ошибкой думать, что эти архитекторы были приверженцами крупных городов или каких-то суперагломераций. Их город был городом средних размеров. Они считали необходимым «вместо одного большого города... создать несколько городов меньших размеров»¹⁶.

Исходной предпосылкой и самой большой ошибкой урбанистической концепции была совершенно беспочвенная переоценка темпов развития народного хозяйства страны. Л. М. Сабсович считал, что в течение 15—20 лет можно будет ликвидировать все существующие города и села и заменить их новой сетью оптимальных и оптимально больших промышленных, сельскохозяйственных и смешанных городов с населением в 40—60 тыс. жителей. В то же время он думал о сосредоточении сельского населения и о «децентрализации современного крупного города», которую «можно себе представить в виде постепенной организации вокруг него по определенному плану — на расстоянии 30—50 верст — новых поселений социалистического типа, в которых и должны строиться все новые предприятия, так или иначе связываемые в настоящее время с существующими крупными городами. Эти социалистические поселения должны быть и центром организации крупных сельскохозяйственных предприятий, создаваемых путем коллективизации»¹⁶.



76. Г. М. Крутиков, В. А. Лавров, В. С. Попов. Город-коммуна Автострой; 1929 г.

1 — жилой комбинат, 2 — промышленность; 3 — парк с системой общественного обслуживания; 4 — спортивный центр

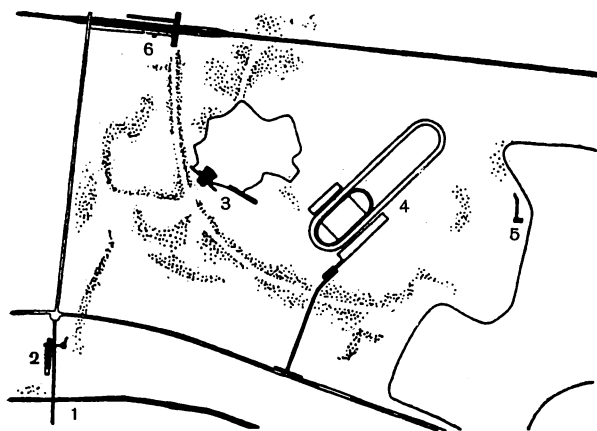
Л. М. Сабсович подчеркивал, что «вместо планов бесконечного расширения существующих городов, вместо планов создания «Большой Москвы», «Большого Нижнего Новгорода» и т. п. мы должны создать планы постепенной децентрализации и социалистической реконструкции существующих городов. Вопрос этот очень сложный и требует большой и тщательной разработки»¹⁷. В то же время он не соглашался с разбросанностью строительства по небольшим поселкам, потому что «постройка одного социалистического города вместо ряда рабочих поселков, строящихся ныне при каждом отдельном предприятии, обойдется дешевле»¹⁸.

Проекты урбанистов

Таковым было существо урбанистической теории, нашедшей помимо прочего отражение в одном из вариантов строительства б. Сталинграда, который авторы замысла представляли себе в виде системы пяти городов на берегу реки. Такое членение жилой зоны должно было обеспечить хорошую связь между жильем и работой, с затратами времени на дорогу, не превышающими 10—15 мин. Весь город должен был состоять из 15—20 жилых комбинатов, т. е. полностью оборудованных домов-коммун по 1,5—3 тыс. жителей в каждом.

Ряд проектов городов по урбанистическим принципам разработали братья Александр и Леонид Веснины. В их проектах членение города на отдельные жилые коммуны с полным оборудованием и созданием школьных комбинатов носит довольно четкий характер и на всем лежит отпечаток комплексности строительства.

Составной частью урбанистических концепций была и теория домов-коммун, нашедшая самое крайнее воплощение в разработке И. Н. Кузьмина, предполагавшего обобществление всех процессов жизни и быта¹⁹.

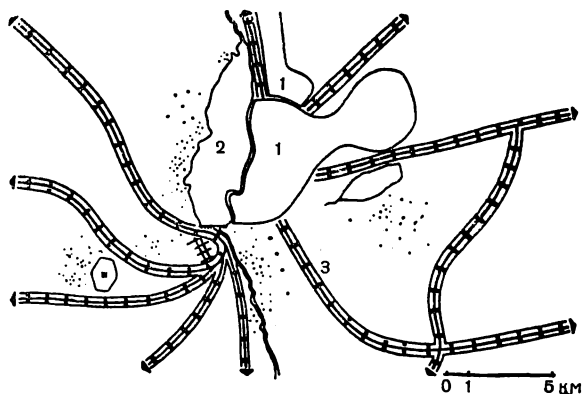


77. М. О. Барц, М. Я. Гинзбург. Фрагмент плана Зеленого города, 1929 г.

1 — линейный жилой дом; 2 — дом культуры; 3 — клуб; 4 — спортивный центр; 5 — бассейн; 6 — вокзал

78. М. О. Барц, В. Н. Владимиров, М. А. Охитович, Н. Б. Соколов. Магнитогорье, 1929 г. Проект является воплощением крайних дезурбанистических тенденций. Авторы исходили из того, что жилые пояса будут соединять промышленность с центрами сельскохозяйственного производства и тем самым будут стираться различия между городом и деревней

1 — промышленность и ее защитные зоны; 2 — водоем на реке Урал; 3 — жилые пояса общей длиной 200 км



Всех жителей он делит по возрастным группам и для каждой из них разрабатывает режим дня, рассчитанный до минуты. В соответствии с этим режимом он проектирует дом-коммуну, разрабатывает условия его эксплуатации, планировку и нагрузку на его отдельные объекты. Сегодня эти точные расчеты времени пребывания в душевой или перехода из одного помещения в другое вызывают улыбку. Мы знаем, что общие спальни коммунаров остались на страницах сочинений утопистов и что они могли быть идеалом пролетариата в XVIII в., но отнюдь не человека, живущего в социалистическом обществе. Но вместе с тем в проектах Кузьмина и ряда других архитекторов содержалось много ценных идей, актуальных и сегодня. К ним можно, в частности, отнести стремление к более точным методам работы и смелое продумывание новых форм жизни.

К урбанистическим концепциям были близки взгляды объединения архитекторов-урбанистов (АРУ)*. Группа отстаивала весьма рационалистические взгляды. Она исследовала влияние на город природных условий и социально-экономических факторов, эстетических взглядов общества, экономичности и стандартизации строительства. Особое внимание она уделяла функциональному членению городов. Новое жилищное строительство она считала необходимым сосредоточить на больших свободных территориях городов²⁰. Именно в тот период Н. А. Ладовский разрабатывал идею динамичного города, который с течением времени мог бы приспосабливаться к изменяющимся потребностям общества.

Из других работ, созданных под влиянием урбанистических теорий, наиболее известен город Автострой, проект которого разработал коллектив АРУ — Г. М. Крутиков, В. А. Лавров и В. С. Попов. По этому проекту предполагалось в районе г. Горького, неподалеку от нового автомобильного завода построить город-коммуну для 50 тыс. жителей. При первом взгляде может показаться, что общее решение города носит схематичный характер, в организацию застройки положен формалистический принцип. При более внимательном ознакомлении можно увидеть ряд интересных моментов: город отчетливо членится на жилые группы по 8 тыс. человек с прилегающими к ним центрами общественного обслуживания, в центре комплекса расположен парк с основными общественными зданиями и спортивными сооружениями. Далее в проекте, хотя и схематично, разработана целая система обслуживания. Детские сады располагаются в небольших постройках вблизи жилых домов, а ясли — в зеленых поясах между жилыми массивами. Общественный центр должен был состоять из столовой, зала собраний, спор-

* АРУ — Объединение архитекторов-урбанистов — творческая группировка в советской архитектуре, созданная в 1928 г. проф. Н. Ладовским и его единомышленниками, считавшими необходимым «выдвинуть на первое место в архитектуре вопросы планировки, признав их наиболее жизненно необходимыми». (Прим. ред.)

тивного зала, библиотеки, клуба, амбулатории, хозяйственных учреждений и гаража.

В урбанистических теориях было много верных принципов и не случайно многие из них не потеряли своей актуальности до сегодняшнего дня. Другое дело, что взгляды урбанистов опережали уровень и возможности народного хозяйства, а также развитие общественных отношений. Еще и сегодня многие из выдвигавшихся тогда идей являются дискуссионными. Считать, что можно преобразовать все расселение в течение двух десятилетий, построив поселения с развитой и предельно четко рассчитанной сетью обслуживания, было абсолютно нереально. В апреле 1930 г. на совещании градостроителей взгляды Сабсовича — одного из наиболее последовательных урбанистов — были отвергнуты как поверхностные и левацкие.

В Постановлении ЦК ВКП(б) «О работе по перестройке быта» от 16 мая 1930 г. обоснованно критиковалось такое опережение развития и подчеркивалось, что «наряду с ростом движения за социалистический быт имеют место крайне необоснованные полуфантастические, а поэтому чрезвычайно вредные попытки отдельных товарищей (Ларин, Сабсович и др.) одним прыжком перескочить через те преграды на пути к социалистическому переустройству быта, которые коренятся, с одной стороны, в экономической и культурной отсталости страны и, с другой, в необходимости в данный момент сосредоточить максимум ресурсов на быстрой индустриализации страны, которая только и создает действительные материальные предпосылки для коренной переделки быта. К таким попыткам некоторых работников, скрывающих под «левой фразой» свою оппортунистическую сущность, относятся появившиеся за последнее время в печати проекты перепланировки существующих городов и постройки новых исключительно за счет государства, с немедленным и полным обобществлением всех сторон быта трудящихся: питание, жилье, воспитание детей с отделением их от родителей, с устранением бытовых связей членов семьи и административным запретом индивидуального приготовления пищи и др. Проведение этих вредных, утопических начинаний, не учитывающих материальных ресурсов страны и степени подготовленности, привело бы к громадной растрате средств и жестокой дискредитации самой идеи социалистического переустройства быта»²¹.

В том же Постановлении были сформулированы такие принципы проектирования городов и поселков, как обеспечение сети общественного обслуживания, образование зеленых поясов между жилыми кварталами и промышленными предприятиями, а также развитие кооперативного жилищного строительства.

Сторонники дезурбанизации

Другую характерную группировку составляли поборники дезурбанизации. Их позиция в обобщенном виде была сформулирована в выступлениях М. А. Охитовича на дискуссиях, проводившихся в Академии коммунального хозяйства 31 октября и 6 ноября 1929 г. М. Охитович, который весьма самоуверенно заявлял о том, что «дезурбанизация — это не теория противников города — нет, это неизбежный, объективный процесс»,²² стал главным теоретиком общих принципов дезурбанизации, выразившихся в абсолютном отрицании города, который «должен погибнуть в развалинах капиталистического способа производства, ибо город был потребностью товарно-капиталистического общества. Исчезнут эти потребности, исчезнет и сам город, их продукт»²³.

Бесспорно то, что на такие взгляды оказали влияние не только теории утопистов, но и неточное понимание отрицания капиталистического города, с которым можно встретиться в ряде произведений Маркса и Энгельса. Так, в «Анти-Дюринге» Энгельс говорит: «Правда, в лице крупных городов цивилизация оставила нам такое наследие, изба-

виться от которого будет стоить много времени и усилий. Но они должны быть устранены — и будут устранены, хотя бы это был очень продолжительный процесс»²⁴. Эта фраза является составной частью большой мысли, в которой Энгельс анализирует недостатки городов и сел и указывает на необходимость устранить противоречия между городом и деревней. В работе «К жилищному вопросу» он пишет о том, что «только возможно более равномерное распределение населения по всей стране, только тесная внутренняя связь промышленного и земледельческого производства, наряду с необходимым для этого расширением средств сообщения, — конечно, при условии уничтожения капиталистического способа производства — в состоянии вырвать сельское население из изолированности и отупения, в которых оно почти неизменно прозябает в течение тысячелетий»²⁵. Но дезурбанисты не поняли существа дела и заявляли, что «у нас лозунг — долой капиталистический город и вместе с ним долой город, как форму расселения в социализме»²⁶.

Сам Охитович во многих своих дискуссионных статьях лишь отрицал необходимость существования городов и весьма неконкретно высказывался о том, как должно выглядеть новое расселение.

Поясные города Гинзбурга

Более конкретные идеи внес в дезурбанистическую теорию один из наиболее известных советских архитекторов М. Я. Гинзбург. Он пришел к выводу о том, что наиболее удобен линейный способ расселения в отдельных домах. Гинзбург критикует урбанистические теории, но не соглашается и с домами-коммунами, в которых «нельзя не заметить механического процесса увеличения до астрономических размеров молекулярных элементов бытового уклада старой семьи»²⁷.

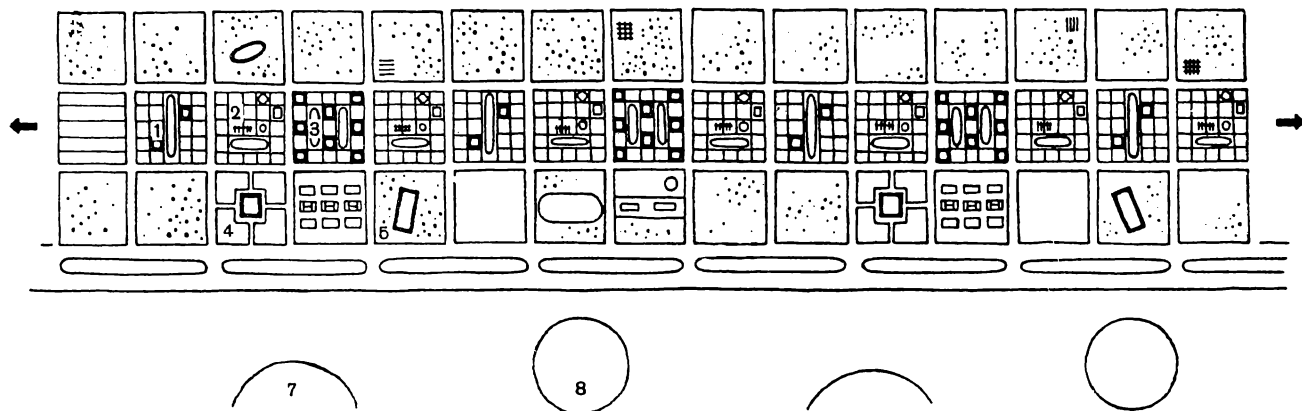
Новое расселение он себе представляет в виде длинных поясов, предлагая такое «функциональное зонирование: 1—магистраль; 2—защитная зеленая полоса, в которой могут быть размещены элементы бытового обслуживания (столовая, универмаги, сооружения связи и пр.); 3—собственно селитебная полоса; 4—детская и культурно-просветительная зона и 5—парки и совхозно-колхозные массивы (поля и леса)»²⁸.

Гинзбург подробно рассматривает систему общественного обслуживания и четко формулирует принципы создания отдельных сетей обслуживания от транспорта и инженерных сетей до культурных и спортивных учреждений.

Характер работ Гинзбурга свидетельствует о том, что он не считал возможным немедленно осуществить принцип линейного расселения. Он прямо предупреждал о том, чтобы «эта схема понималась не как рецепт для немедленного и полного осуществления ее, а лишь как некий завершительный этап перспективного плана, в котором отдельные звенья обобществленного хозяйства должны реализоваться постепенно, в зависимости от назревших потребностей и экономических возможностей»²⁹. Несмотря на это, дезурбанистические теории линейных поселений нашли моментальное отражение в ряде разработок, особенно в некоторых конкурсных проектах новых городов.

Зеленый город

В середине 1929 г. в 30 км к северу от Москвы была выбрана обширная территория площадью 15 000 га для строительства Зеленого города, который должен был стать большой зоной отдыха городского населения. Вопрос о том, будет ли служить эта территория для постоянного жилья или же использоваться для кратковременного отдыха, обсуждался. Был объявлен конкурс; четыре представленных проекта базировались на идеях дезурбанизации, в значительной мере оправданных применительно к курортной области. Кажется, это был самый яркий случай, когда все проекты находились на границе фантастических представлений. Например, К. С. Мельников предложил вдоль главной коммуникации всей курортной зоны создать целую систему боль-



79. Бригада ОСА, руководимая И. И. Леонидовым. Участок жилого пояса из проекта Магнитогорска, 1930 г. В отличие от проекта Магнитогорья здесь жилье сосредоточено в одном прямом поясе длиной 25 км

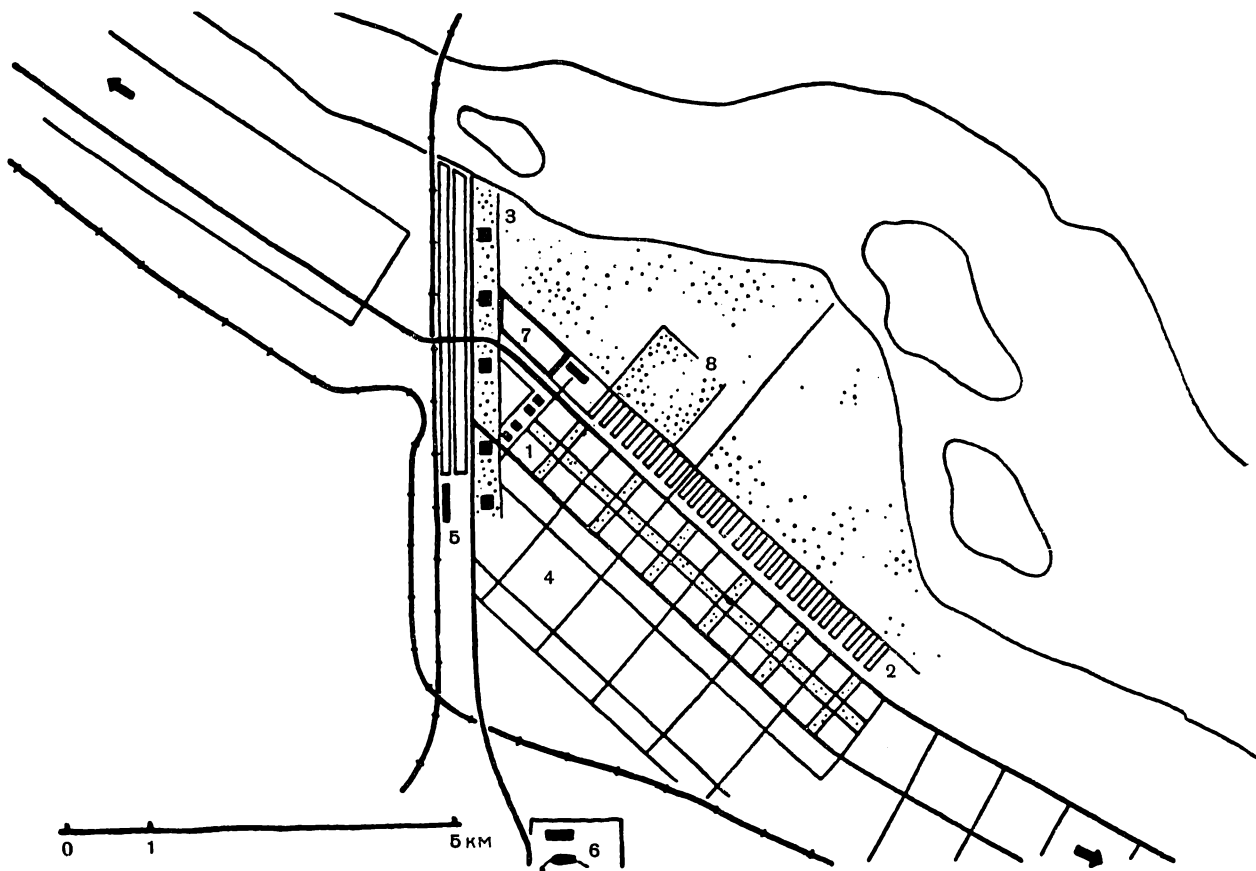
1 — башенные дома; 2 — детский сектор; 3 — малоэтажные кубические дома; 4 — зал собраний; 5 — крытый бассейн; 6 — медицинские учреждения; 7 — аэродром; 8 — спортивный центр

ших залов-спален, в которых бы отдыхающие спали по назначению врача: на движущейся постели, в холодном или теплом помещении, в комнатах, наполненных различными ароматами, или же в большой общей спальне, где специально подобранная музыка нейтрализует храп. Н. А. Ладовский проводил по главной оси города линию электропоезда и к ней привязывал отдельные курортные комплексы.

Наиболее принципиальное значение из всех конкурсных работ имел проект М. О. Барща и М. Я. Гинзбурга. По этому проекту строительство Зеленого города считалось первым шагом на пути к дезурбанизации Москвы. Авторы проекта разрабатывали всю территорию как систему коммуникаций, вдоль которых предлагали построить непрерывный пояс двухэтажного здания. На этажах проектировались отдельные ячейки — каждая с собственной лестницей.

Проекты дезурбанистов

Самые известные дезурбанистические проекты были представлены на конкурсе 1930 г., связанном со строительством нового Магнитогорска. В проекте Магнитогорья, предложенном М. О. Барщем, В. Н. Владимировым, М. А. Охитовичем и Н. Б. Соколовым, предусматривалось строительство жилых поясов вдоль восьми коммуникаций со средней длиной 25 км. Свое решение авторы обосновывали тем, что «это дороги, необходимые Магнитогорью для связи с промышленными центрами и сельскохозяйственными районами области. Вдоль этих дорог — жилища. С обеих сторон. В разных комбинациях. Так образуются жирные полосы плана — ленты расселения. Дым и газы, связанные с производством, господствующие ветры уносят на северо-восток. Основные ленты расселения расположены на западе, юго-западе»³⁰. Саму ленту расселения они характеризуют так: «Дорога. Отрезок расселения. В середине автомобильное шоссе. По сторонам полосы изолирующих насаждений. Дальше зеленая лента собственно расселения. В ней ячейки. По одной, по две, блоками, большими или малыми коммунами и т. д. Они свободно расположены и ориентированы... На каждом километре — станция. Общественное помещение культурного и обслуживающего характера. Но остановки не только у них. Все остановки — по требованию. На любой точке дороги»³¹. Кажется, что это звучат главные идеи Райта, относящиеся к его несколько более позднему Бродакр Сити, неожиданно сформулированные в стране, где в то время еще, собственно, не было возможности говорить о массовом развитии автомобиля.



80. А. И. Кузнецов, Н. А. Красильников, С. Ф. Кибирев. Город Чарджоу, 1930 г.

1 — жилой комбинат с площадью из расчета 1 км² на 1500 человек; 2 — средние школы; 3 — профессиональные школы; 4 — комбинат коммунальных услуг; 5 — вокзал; 6 — больница; 7 — административный центр

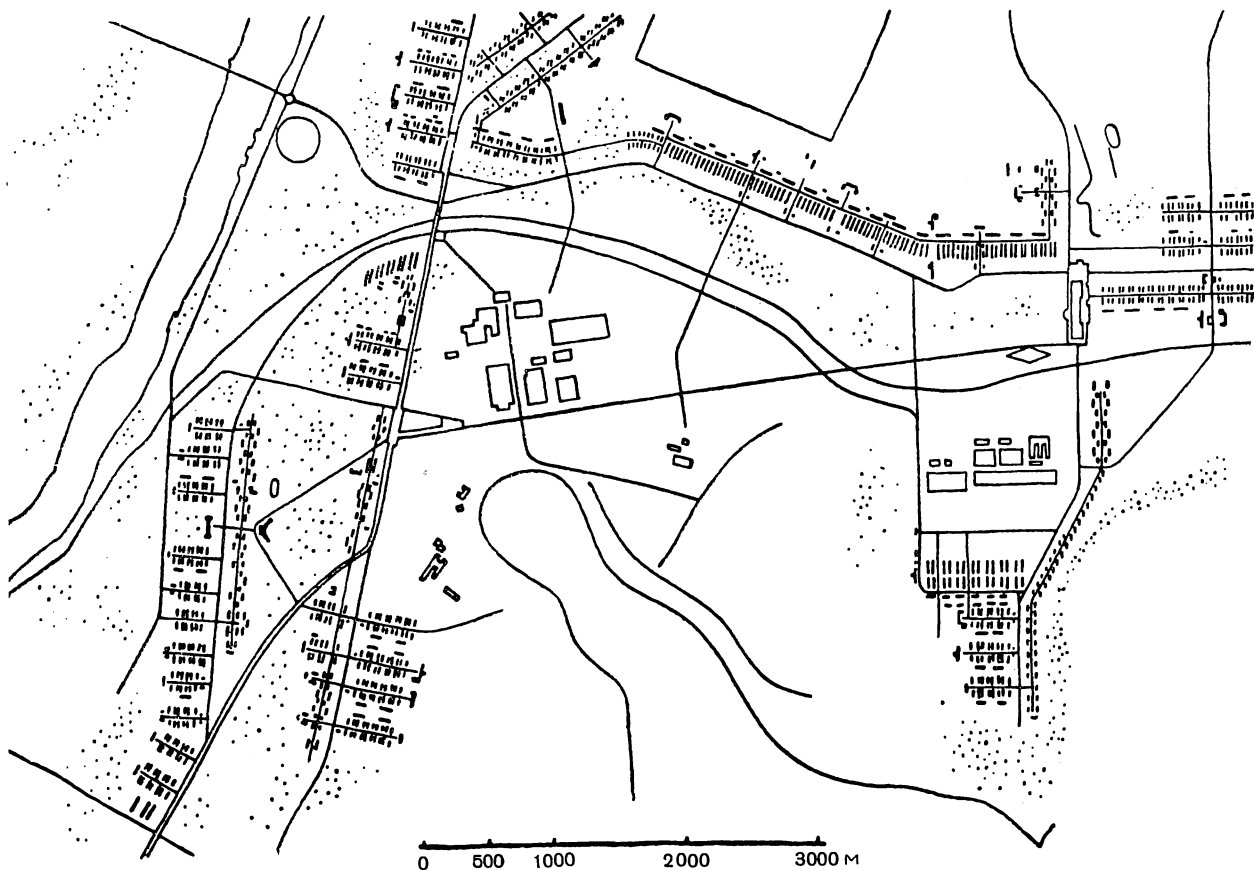
Предложила свой проект и бригада архитектурного объединения ОСА, руководимая И. И. Леонидовым. От предыдущего этот проект линейного города отличался тем, что в нем жилье сосредоточивалось в одном поясе, поскольку использовался вариант с башенными домами. Это решение авторы обосновывали тем, что «город располагается между промышленным комбинатом и гигантом-совхозом. Жилые дома, построенные из стекла и дерева, размещены в шахматном порядке, тянутся на протяжении 25 км в виде прямой линии»³².

Сходным был и проект города Чарджоу на Аму-Дарье в Туркменской ССР, разработанный группой архитекторов во главе с А. И. Кузнецовым, Н. А. Красильниковым и С. Ф. Кибиревым. По этому проекту предусматривалась поясная компоновка жилых комбинатов по 1500 человек. Нельзя не заметить, что план комбината по этому проекту напоминает отдельные представления утопистов и, в частности, планы городов Севарамбии Вэраса.

Ле Корбюзье и Гинзбург

С концепциями дезурбанистов и, в частности, с конкурсными проектами Зеленого города во время своего пребывания в Москве познакомился Ле Корбюзье. Советскому градостроительству он много внимания уделил в своей книге «Précisions». Здесь он писал о том, что в Советском Союзе в процессе строительства городов выполняют «гигантскую социальную программу. Мы не сделали ничего. В СССР на проблемы глядят открыто и предлагают системы»³³.

Должное впечатление на Корбюзье произвели проекты Зеленого города. Об этом свидетельствуют его проекты линейных домов 30-х годов. Точно так же исходные позиции его жилой единицы можно искать в проектах советских домов-коммун. Однако мы знаем, что Ле



81. М. Я. Гинзбург и коллектив. Черниковский промышленный узел; 1932 г. Проект жилых поясов, отделенных от промышленной зоны зеленью; предвосхищает концепцию расселения Гильберсеймера

Корбюзье был поборником крайних урбанистических теорий. Перед отъездом из Москвы, 17 марта 1930 г. он написал письмо Гинзбургу, в котором высказал свое отношение к конкурсу на проект Зеленого города, вступив в полемику с дезурбанистическими концепциями, и заявил, что «человек стремится к урбанизации»³⁴.

Письмо было напечатано в журнале «Современная архитектура». Там же был опубликован ответ Гинзбурга, который, разумеется, отстаивал дезурбанистические принципы. Гинзбург высоко оценивал градостроительные концепции Корбюзье, но замечал следующее: «...все это вы делаете потому, что хотите лечить город, пытаетесь его сохранить по существу таким, каким его создал капитализм...

Мы ставим диагноз современному городу. Мы говорим: да, он болен, смертельно болен. Но лечить его мы не хотим. Мы предпочитаем его уничтожить и хотим начать работу над созданием нового вида человеческого расселения, которое было бы лишено внутренних противоречий и которое можно было бы назвать социалистическим...

Мы знаем, что у нас нет еще решений этой труднейшей задачи. Но мы не можем не ставить ее себе, не можем не пытаться ее решить. Это наш долг, долг архитекторов, которые хотели бы стать и архитекторами социализма»³⁵. Гинзбург старался делать упор на задачи социалистических архитекторов. Однако жизнь показала, что все-таки старые города уничтожить нельзя, что их необходимо перестроить в соответствии с потребностями нового общества.

Разумеется, значение М. Я. Гинзбурга для развития советской архитектуры и градостроительства не исчерпывается его кратковременными симпатиями к теориям дезурбанизации. Оглядываясь назад, мы видим, что он был ярчайшей фигурой не только в дискуссиях, проходивших на рубеже 20—30-х годов, но и во всей градостроительной, а

также и архитектурной практике и теории предвоенного этапа советской архитектуры. Кроме работ в области градостроительства Гинзбург еще известен как автор ряда выдающихся проектов зданий, свидетельствующих о его таланте в неменьшей мере, чем его теоретические работы.

Районная планировка

Много внимания Гинзбург уделял территориальной планировке. В начале 30-х годов он руководил авторским коллективом, разрабатывающим первый районный план Южного берега Крыма, ставший одним из первых комплексных планов курортной области. Когда в 1933 г. журнал «Советская архитектура» посвятил целый номер вопросам генеральной районной планировки, Гинзбург написал в этот номер вступительную статью³⁶. В том же номере журнала был помещен районный генеральный план Уфимской промышленной области, разработанный авторским коллективом также под руководством М. Я. Гинзбурга. Общая концепция сопровождается генеральными планами городов, в которых для организации отдельных жилых районов используются некоторые принципы линейного города.

В разработке плана Черниковска с населением четверть миллиона человек мы видим ту же систему коммуникаций и застройки, что 10 лет спустя в своих работах по градостроительству показал Гильберсеймер, которому она обычно и приписывается.

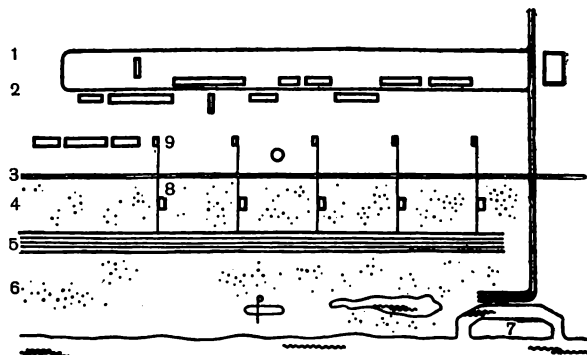
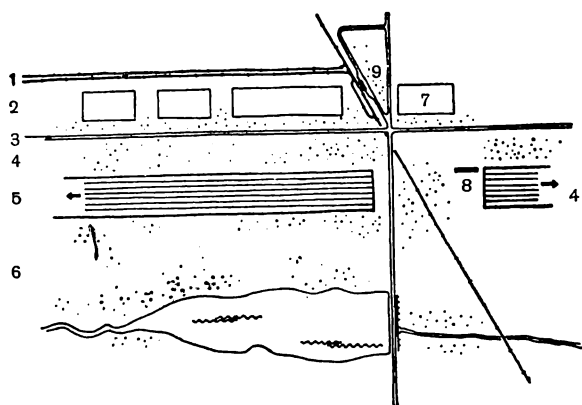
Соцгород Милютин

Выдающимся вкладом советского урбанизма в теорию градостроительства является концепция зонального города, сформулированная в 1929 г. председателем Комиссии по строительству новых городов Н. А. Милютиным*. В своей книге «Проблема строительства социалистических городов»³⁷ Милютин поставил задачу разрешить актуальные проблемы градостроительства, проанализировать подготовленные к тому времени градостроительные проекты, высказать свое отношение к тем дискуссиям о характере городов, которые в пору работы над книгой были особенно оживленными. При этом он скромно замечает, что если его взгляды и покажутся новыми, то только потому, что пока еще отсутствуют обобщенные работы по затрагиваемой им теме.

Он подчеркивает огромное экономическое значение целенаправленного строительства городов и указывает на те недостатки, которые имели место в стране в этой области деятельности. О дискуссии урбанистов и дезурбанистов он говорит, что она интересна, но что он в то же время считает необходимым ревизовать само понятие города, который является продуктом товарного производства и погибнет вместе с ним, т. е. сольется с индустриализованной социалистической деревней. Будущее поселение не будет ни городом, ни деревней, а поэтому «для нас не может быть спора об урбанизации и дезурбанизации. Мы должны будем решить задачу нового расселения человечества, уничтожив ту бессмысленную для нас централизацию промышленного производства, которая родит современные города»³⁸.

Большое внимание Милютин уделяет выбору места для новых городов. Важнейшим он считает требование планового равномерного размещения производительных сил без излишнего нагромождения в одном месте, но и без чрезмерной разбросанности. Он имеет в виду комбинаты, в которых есть возможность целенаправленно кооперировать производственные процессы. Он считает возможным использовать существующие города и поселки, но только после их реконструкции в соответствии с новыми принципами расселения. О значении планового размещения производительных сил он говорит и в заключении главы,

* Николай Александрович Милютин (1889—1941 гг.), революционер, общественный деятель, социолог, архитектор. Активный участник Октябрьской революции. Был народным комиссаром финансов, Председателем Малого Совнаркома. Позже возглавлял секцию соцрасселения и жилищного строительства Коммунистической Академии, редактировал журнал «Советская архитектура» (Прим. ред.)



Концепция зонального города

82. Н. А. Милютин. *Магитогорск; 1929 г. Отчетливое применение принципов зонального города*

1 — железная дорога; 2 — промышленность; 3 — автомобильная магистраль; 4 — изолирующий зеленый пояс; 5 — жилая зона; 6 — зона отдыха и парк культуры; 7 — коммунальные предприятия; 8 — административный центр; 9 — вокзал

83. Н. А. Милютин. *Поселок автомобильного завода в г. Горьком, 1930 г.*

1 — железная дорога; 2 — промышленность; 3 — автомобильная магистраль; 4 — изолирующий зеленый пояс; 5 — жилая зона; 6 — зона отдыха и парк культуры; 7 — порт; 8 — столовые; 9 — проходная завода

где подчеркивает, что «при выборе пунктов нового строительства примат следует отдавать интересам правильной организации производства (промышленного и сельскохозяйственного), причем одновременно должны обязательно учитываться интересы населения. Не следовать механически за существующими городами и транспортными линиями, не нагромождать в одном пункте разнохарактерные предприятия, не связанные между собой производственными процессами, правильно решить задачу связи промышленности с сельским хозяйством на основе нового расселения человечества»³⁹.

Исследуя вопрос о наиболее целесообразной организации социального города, Милютин вникает в существо его отдельных функций и их рациональных взаимосвязей. Аналогии он ищет в рациональной организации работы электростанции, в упорядоченности производственных линий в промышленности и сравнивает с ними стихийный хаос, царящий в существующих городах. Для разработки структуры города он вводит понятие «поточно-функциональной системы», которое выводится из производственных процессов. При этом каждый «населенный пункт мы должны рассматривать как единое целое, в котором наиболее разумно, рационально, целесообразно располагаются и увязываются между собой его основные части: промышленное и сельскохозяйственное производство, транспорт, энергетика, управление, быт, воспитание, учеба»⁴⁰. За основу он берет поясную организацию производственных процессов и этим хочет обеспечить возможность легкого пешеходного сообщения между жильем и работой. Поэтому жилую зону он располагает параллельно с производственной. Между зонами производства и жилья он проводит изоляционную парковую зону шириной не менее 500 м. Это основа его концепции, по которой «планировка новых населенных пунктов и перепланировка существующих сведется к установлению на основе четко проработанной, наиболее экономной схемы движения грузов и населения схемы основных полос линий, зон будущего поселка.

Эти зоны должны располагаться в следующем порядке:

- 1) территория железнодорожных путей;
- 2) территория производственных и коммунальных предприятий, складов, станционных сооружений, а также связанных с ними научных и технических учебных заведений;
- 3) зеленая полоса (защитная зона) с шоссейной магистралью;
- 4) жилая зона, где, в свою очередь, будут расположены:
 - а) полоса учреждений общественного пользования (столовые, диспансеры, помещения горсельсовета и т. п.);
 - б) полоса жилых зданий;
 - в) детская полоса, т. е. ясли, детские сады, интернаты;
- 5) парковая зона с учреждениями для отдыха, площадками для физкультуры, водными бассейнами и т. п.;

6) зона садовых и молочно-огородных совхозов (поля, орошения, фермы и тому подобные сельскохозяйственные предприятия).

Чередование внутри этих основных шести зон различного назначения сооружений не должно допускаться вовсе, так как это не только нарушило бы общий план, но «связало бы развитие каждой части (рост поселка), создало бы антисанитарные условия жизни, лишило бы тех огромных производственных преимуществ, которые дает нам функционально-поточная система»⁴¹.

Концепция Милютина очень целостна и убедительна, хотя его поясной город можно было бы отнести к некоему машинизированному урбанизму. Положительная сторона его разработки города состоит прежде всего в стремлении рационально исследовать структуру города, его функциональное зонирование и постичь наиболее целесообразные взаимосвязи отдельных зон.

В целом концепция зонального города Милютина относится к наиболее интересным главам современной градостроительной теории. Ее значение и роль до сих пор не нашли заслуженной оценки. К теме новых городов и архитектуры Милютин возвращался несколько раз. Вскоре по выходе его книги он уже критически относился к ее содержанию, ощущая некоторую односторонность и механизм своего взгляда на расселение⁴². Он постоянно чувствовал себя причастным к проблемам архитектуры и градостроительства. В 1933 г., работая в должности заместителя Наркома просвещения РСФСР, он в нескольких номерах журнала «Советская архитектура» опубликовал большую работу, которая представляет собой наиболее цельное изложение советской архитектурной теории того времени⁴³. Архитектурой Милютин продолжал заниматься на протяжении всей последующей жизни. Большой интерес к ее проблемам привел его к мысли получить специальное архитектурное образование, которое он завершил незадолго до смерти, достигшей его в первые дни Великой Отечественной войны.

Другие участники дискуссии

Кажется, что никогда, ни в одной стране не было создано столько градостроительных проектов, опубликовано столько статей и организовано столько дискуссий по строительству и реконструкции городов, как это было на рубеже 20—30-х годов в Советском Союзе. Здесь исследовали возможности применить на практике представления утопистов, обсуждали различные проекты западных теоретиков. Кажется, нет ни одного журнала, где бы не публиковались целые циклы статей на эту тему, важность которой наша отражение и в количестве участников дискуссии. Помимо архитекторов здесь выступали экономисты и врачи, которые достаточно глубоко продумывали вопросы будущего развития расселения, жилья и городов. Дискуссии проводились в несколько этапов, а их материалы публиковались в журналах и отдельных сборниках.

Представляется целесообразным наряду с показом отдельных, довольно четких, а часто и крайних по взглядам групп привести также мнения ряда других участников дискуссии. Несколько раз высказывал свои взгляды на город А. В. Луначарский. Его позиция была близкой взглядам урбанистов. Он поддерживал дома-коммуны и идею оптимального города на 60—70 тыс. жителей с развитой сетью общественного обслуживания.

Самый большой интерес вызвала его статья об эстетике города, известная главным образом по резкой критике Милютина. Неудивительно, что именно в то время отдельные взгляды Луначарского могли казаться консервативными. Кроме самой специфики времени эту консервативность мог подчеркнуть и специально подобранный Милютиным материал. Сегодня мы смотрим на статью Луначарского несколько иначе и не станем отвергать его позицию только потому, что он выделял роль городского центра, говорил о цветовом решении города и предостерегал от слепого обожествления машин. Сегодня нам понят-

нее его замечание о том, что «превращение социалистического города и его улиц в серые (нагромождения — *Ред.*) одинаковых стандартных домов-коммун было бы огромной ошибкой и придавало бы действительно казарменный характер такому городу, по крайней мере его жилым частям»⁴⁴.

Другим участником дискуссии был экономист С. Г. Струмилин, который выпустил несколько работ по планированию, экономике. Его основной идеей было максимальное обобществление всех бытовых процессов. Свои взгляды он обосновывал расчетами. Его теория сводилась к тому, что семья растворится в большом производственном коллективе, дети будут воспитываться вне семьи, а все люди будут жить в аграрно-промышленных комбинатах и поочередно работать в сельском хозяйстве и на фабриках. По взглядам он напоминал утопистов, а структуру города представлял себе подобно Э. Глоэдну, круговые городские ячейки которого с лимитированными размерами и производством в центре пользовались тогда в Советском Союзе значительной популярностью⁴⁵.

Несколько раз прозвучал в дискуссии мудрый голос Н. К. Крупской. В обобщенном виде она высказала свои взгляды в статье «Города будущего», опубликованной в Комсомольской правде от 23 сентября 1929 г. В противоположность крайним взглядам она призвала подходить к вопросам развития расселения с реальных позиций и не забывать, что процесс преобразования существующих больших городов будет очень длительным. Нельзя отвергать города вообще, а «всякие разговоры о дезурбанизации, воспроизводящие настроение буржуазии, боящейся скопления пролетариата, толстовская ненависть к большим городам, должны быть откинута»⁴⁶.

Город не может быть лишь совокупностью домов-комбинатов, где еще необходимо «продумать такое их устройство, чтобы люди могли жить в них»⁴⁷.

Зарубежные архитекторы в СССР

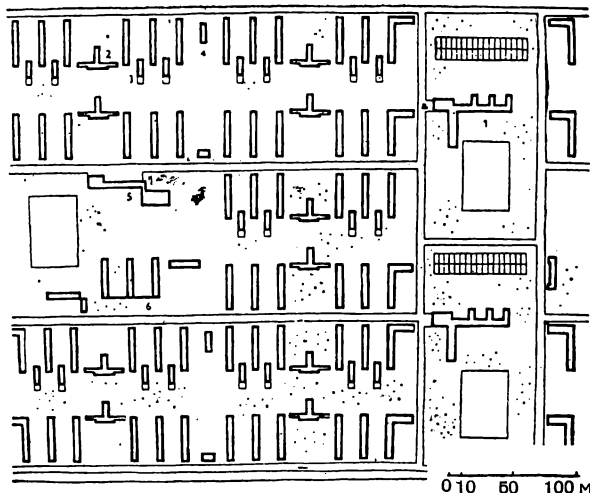
Общая картина теоретических споров и бурной активности дополнялась деятельностью целого ряда европейских, в особенности немецких, прогрессивных архитекторов, которые приезжали в СССР в начале 30-х годов, а некоторые из них работали в советских проектных и исследовательских институтах. Мы уже говорили об отношении Ле Корбюзье к СССР. Можно назвать и других архитекторов, среди которых были француз Андре Люрса, голландец Март Штам, швейцарец Ганнес Майер, чешские архитекторы и целая группа немецких архитекторов, среди них: Эрнст Май, Ганс Шмидт, Вернер Хебебранд и др. На короткое время здесь появились Вальтер Гропиус, Эрих Мендельсон и Бруно Таут.

Для атмосферы того времени характерна статья, которую опубликовал архитектурный журнал «Das neue Frankfurt», выходящий в 1926—1933 гг. и пропагандировавший принципы новой архитектуры и урбанизма. Во вступительной статье девятого номера этого журнала 1930 г., посвященного работам тех, кто уезжал в СССР, теоретик архитектуры Иосиф Гантнер писал: «Никто не теряет столько, сколько мы во Франкфурте, потому что мы теряем руководителя; ничто не приобретает столько, сколько дело современной архитектуры, которой мы все служим, так как работа Мая в СССР будет способствовать развитию его важных социальных идей, которые во Франкфурте он мог применить лишь частично. Поэтому мы без колебаний приветствуем исключительную возможность, которая выпала на долю Мая; Советское правительство, которое уже доверило большие задачи своим отечественным архитекторам, фактом приглашения немецких архитекторов, доказало, что оно умеет находить животворящие силы и в других частях мира»⁴⁸.

Западные архитекторы, работавшие в СССР, были сторонниками рационалистической функциональной архитектуры. В градостроитель-

84. Эрнст Май. Часть плана Щегловска; 1930 г. Пример рациональной структуры жилого массива с использованием строчной системы застройки

1 — школа; 2 — детский сад;
3 — ясли; 4 — прачечная;
5 — клуб и столовая; 6 — коммуна



ных решениях они использовали новый тогда схематичный метод строчной застройки, известный по весьма популярным франкфуртским районам второй половины 20-х годов. Большинство из них составляли сторонники децентрализации городов. Кажется, только голландец Март Штам был, наоборот, сторонником компактного города. Свои взгляды зарубежные архитекторы воплощали в градостроительных работах, особенно при проек-

тировании поселков и городов для районов вновь закладываемых промышленных комбинатов развивающейся тяжелой промышленности, в проектно-институте которой — Стандартгорпроект — они в большинстве работали. Чаще всего их проекты были отмечены сильным схематизмом, механическим использованием «строчной застройки», недостаточным учетом местных условий, хотя следует признать, что в то же время с функциональной точки зрения они были тщательно продуманы.

Зарубежные архитекторы приехали работать в СССР в такое время, когда вследствие экономических условий и разочарования от непродуманного использования принципов современной архитектуры появились сомнения в возможности осуществления выношенных ими градостроительных идей. Они предполагали, что смогут полностью развить свои идеи в СССР. «Я не могу не назвать того, что в этой стране происходит, событием чрезвычайного исторического значения», — говорил в своем докладе на Международном конгрессе о новом жилье 5 июня 1930 г. в Берлине Эрнст Май⁴⁹.

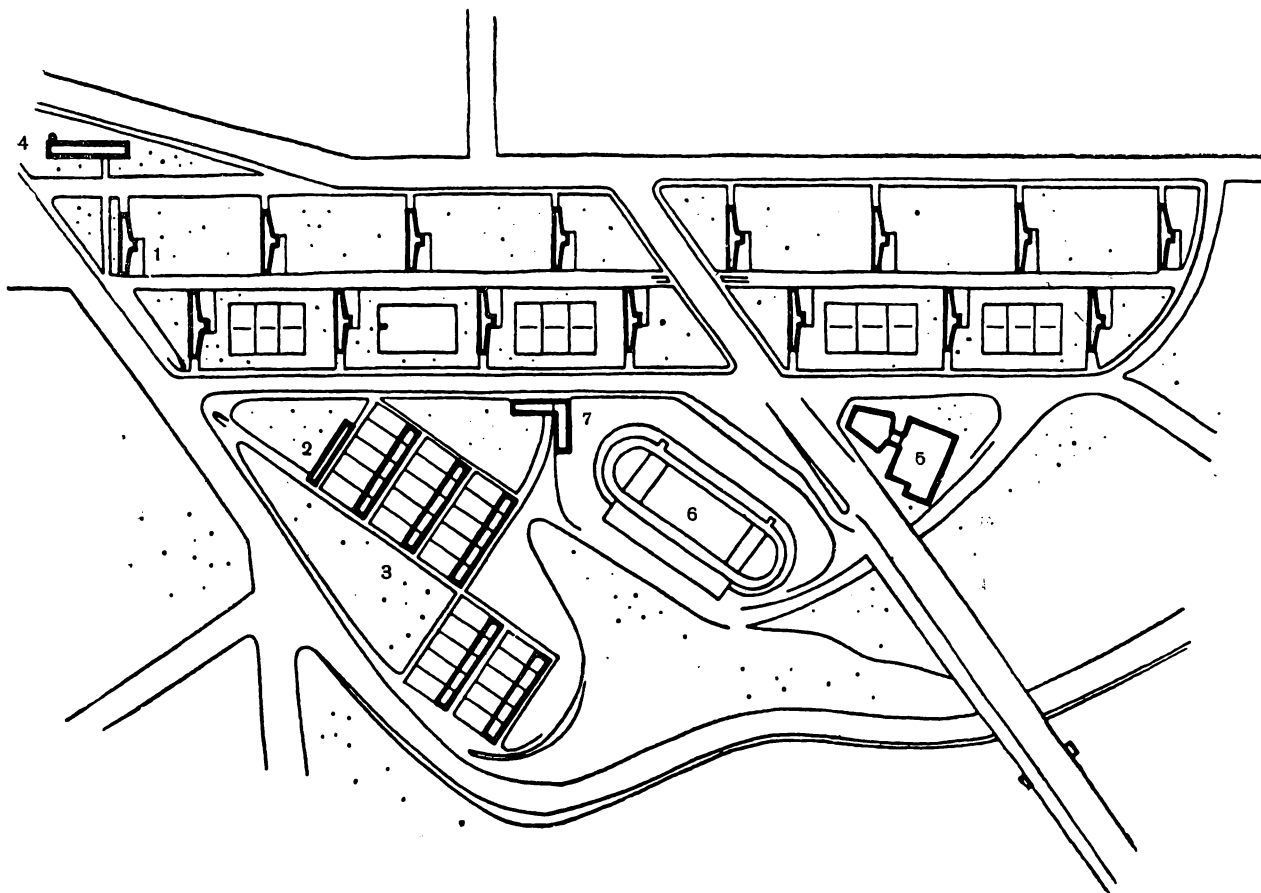
Международное значение советского градостроительства

Успехи советской архитектуры и градостроительства нашли отражение в ряде западных архитектурных журналов, опубликовавших как статьи советских авторов, так и зарубежных архитекторов, работавших в СССР или посетивших эту страну⁵⁰. В 1930 г. в Вене вышла книга Э. М. Лисицкого, посвященная новой советской архитектуре. Это был первый выпуск из серии, посвященной современной архитектуре⁵¹.

Огромным событием стал I съезд Союза архитекторов СССР, созданного на базе ряда архитектурных организаций. Деятели советской архитектуры собрались в Москве в июне 1937 г. В их работе приняли участие 25 выдающихся западных архитекторов, среди которых были Андре Люрса и Марсель Лод из Франции, Свен Маркелиус из Швеции, К. У. Эллис и Ф. Л. Райт из США. Последний посвятил работе съезда статью и подробно рассказал о ней в своей автобиографии⁵².

Ф. Л. Райт вспоминает о своих дискуссиях с советскими архитекторами, восхищается проектированием и начинающим строительством Москвы. Воспоминаниями о СССР он закончил 2-е издание своей автобиографии. Понятно, что реакция на его точку зрения была не всегда положительной, и сам он с горечью отмечал: «Американские журналы обливали меня грязью за то, что я во всеуслышание заявил, что нам дома не говорят правду о том, что происходит в России»⁵³.

Чехословацкий архитектор Йозеф Гочар в своем приветствии I съезду советских архитекторов заявил: «Нигде не следят с таким напряженным интересом за вашей социальной работой, за вашей литературой, театрами, фильмами и архитектурой, как в Чехословакии. Мы уверены, что путь, по которому следует советская архитектура, должен при-



85. П. Бюклинг, Я. Гиллар, Г. Мюллера, И. Шпалек. Проект коллективизированного жилого района для 5 тыс. человек на Панкрацкой равнине в Праге; 1930 г.

1 — 15 домов-коммун, в каждом по 300 жилых ячеек площадью 9,6 м²; 2 — павильон для детей до 6 месяцев; 3 — павильоны для детей до 6 лет; 4 — общественная кухня и теплостанция; 5 — культурный и административный центр; 6 — стадион; 7 — медицинские учреждения

вести в ряде стран и особенно в вашей стране к колоссальному развитию архитектуры, чего мы вам желаем от всего сердца»⁵⁴.

На страницах довоенных чехословацких архитектурных сборников и журналов, в особенности в журнале «Ставба», издававшемся под руководством архитектора О. Старого, можно найти ряд статей и небольших информационных, отражавших развитие советской архитектуры. Их автором чаще всего был Карел Тайге. Кроме того, влияние советских архитектурных и градостроительных концепций отразилось на различных теоретических работах и конкурсных проектах левых архитекторов.

По инициативе левых архитекторов был издан перевод работы Ф. Энгельса «Жилищный вопрос» и «Соцгород» Милютина, устраивались выставки и лекции. Известно, что за свою политическую деятельность и, в особенности, за свои лекции, организованные по возвращении из СССР, подвергался гонению Иржи Крога*, избранный в 1933 г. председателем созданного тогда Союза социалистических архитекторов.

Идеи необходимого преобразования городов и вообще систем расселения использовал Иржи Крога. Название цикла его лекций «Теория региональной планировки с учетом новой организации городов и городских агломераций» ясно показывает направленность его работы. Из того же периода хорошо известны урбанистические разработки И. Воженилека и Й. Штурсы, на которые оказала влияние концепция зонального города⁵⁵.

* Народный художник ЧССР, проф. Иржи Крога (р. 1893 г.). Активный участник прогрессивных объединений архитекторов в годы межвоенного двадцатилетия, автор работ «Монография СССР» (им написан первый том, посвященный жилищной проблеме в Советском Союзе), «Экономический фрагмент жилища», «Социологический фрагмент жилища» и др. В 1933 г. избран председателем Союза социалистических архитекторов. Один из наиболее крупных деятелей культуры социалистической Чехословакии (Прим. ред.)

К известным чехословацким проектам, находившимся под несомненным влиянием советской архитектуры, относится проект «колдома», созданный в 1930 г. архитекторами Й. Гавличеком и К. Гонзиком. Годом позже многочисленные проекты коллективных домов были предложены рядом других авангардистских архитекторов. Их работы демонстрировались на конкурсе «минимальных жилищ», объявленном рабочим потребительским союзом Вчела в районе Праги Вршовице. Самым большим был проект «коллективизированного жилого района» для пражского района Панкрац, представленный на конкурс в 1930 г. Проект был разработан коллективом архитектурной секции левого фронта, в составе — П. Бюкклинг, Я. Гиллар, Г. Мюллерова, Й. Шпалек.

Изменение взглядов и концепций

В тот период, когда проходил съезд советских архитекторов, в развитии советской архитектуры наметились отчетливые признаки принципиальных перемен. Эти перемены, отмеченные поворотом к эклектике, традиционализму и чрезмерной монументальности, у авангардистских и прогрессивных архитекторов всего мира вызвали чувство разочарования. Зарубежные архитекторы не смогли понять причин происходящего.

Если вдуматься в существо явлений, характерных для советской архитектуры того времени, то трудно отказаться от мысли, что изменение творческой направленности объяснялось в какой-то мере и неудачами конструктивизма, вытекавшими из недостаточных технических возможностей или же недостаточного практического опыта и крайних концепций его создателей. На том этапе, когда от деклараций надо было перейти к реальному строительству новых жилых кварталов, поселков и городов, нельзя было считать удовлетворительными те концепции, которые провозглашали отрицание существующей системы расселения, представляющей, несмотря на свои очевидные функциональные недостатки, большую и в то время незаменимую материальную ценность. Еще не наступило время для строительства линейных и зональных городов, нельзя было в течение нескольких пятилеток все существующее расселение заменить системой оптимальных промышленно-сельскохозяйственных поселений. Необходимо было с несколько меньшим эффектом постепенно преобразовывать старые города и деревни, планомерно улучшать их общественное обслуживание и техническую базу.

Конечно, советские авангардистские архитекторы того времени, безусловно, часто опережали свое время, совершенно отрываясь от его условий. С позиций сегодняшнего дня, когда есть возможность тщательно разобраться в их замыслах, значительно проще найти в них непоследовательность, слабые места и явные ошибки.

Однако в то же время в этих проектах ощущается стремление увидеть будущие формы расселения, соответствующие потребностям нового социалистического общества. Эти проекты оказали большое влияние на все мировое развитие градостроительных теорий. Сейчас уже трудно разобраться в том, какие из урбанистических концепций и идей, выдаваемых сегодня за новейшие, родились в СССР в пылу бесконечных дискуссий 20-х годов.

Советские архитекторы отдали все свои силы и знания строительству народного хозяйства в годы первых пятилеток и в период огромных восстановительных работ после изгнания из советских городов и сел фашистских оккупантов.

Архитектура конца 30-х — 40-х годов

Здесь уже наступает новый период развития советского градостроительства, когда используются традиционные урбанистические концепции, связанные, в частности, с композиционными принципами правильного и геометрически члененного компактного классического города. Неслучайно именно в это время большое внимание уделяли исследованию истории строительства города, в которой искали примеры организации городских ансамблей, планов улиц и площадей, симметрических композиций, силуэтов и архитектурных центров. Именно в Советском

Союзе эта тенденция могла найти опору в сильных классических традициях, а для архитекторов она означала логичное продолжение их до-революционного, опиравшегося на традиции, творчества.

Все более отчетливые проявления тенденций к украшательству поддерживали создание монументальных композиций, а общественные территории разрабатывались прежде всего как место торжественных шествий и демонстраций. В архитектуре односторонне подчеркивались лишь ее эстетические функции, а стремление связать настоящее с историческим наследием привело к нетворческому использованию исторических элементов.

В то же время продолжалось развитие и основных положительных черт советского градостроительства, вытекающих из существа социалистического общественного строя. И в этот период продолжается разработка теории, проверяемой на практике строительства комплексно оборудованных жилых массивов. Здоровые принципы внедряются в общую структуру расселения, отражаясь, например, в ограничении чрезмерного роста крупнейших городов. Воздвигаются новые кварталы и города, отличающиеся при ряде недостатков общей грандиозностью своих концепций. Дальше развивается территориальное планирование, в плановом порядке создаются пригородные территории городов, закладываются основы новой системы расселения, связанной с развитием производительных сил в ранее отстававших областях. Развиваются типизация и индустриализация строительства, вступающие в противоречия с перегрузкой зданий деталями. Бесспорным успехом является также теоретическое исследование развития и композиционных закономерностей исторического градостроительства, известное главным образом по работам А. В. Бунина.

Разработаны генеральные планы Москвы, Ленинграда и сотен других городов. Эти планы претворяются в жизнь в практике строительства городов. На месте снесенных ветхих домов вырастают новые кварталы, зеленые набережные и колоссальные спортивные комплексы.

Новый рубеж в развитии советской архитектуры и градостроительства был обозначен критическим отношением к украшательству и ложному историзму. В середине 50-х годов намечается отход от эклектических концепций и усиливается работа в области теории градостроительства. Но это уже не фантазии или односторонние взгляды 20-х годов, а научно обоснованные работы, авторы которых стремятся разрешить проблему расселения комплексно, учитывая как развитие и возможности современной науки и техники, так и новые потребности социалистического общества. К этим работам мы еще раз вернемся в последнем разделе этой книги.

Сноски к главе IX

Развитие градостроительных теорий в СССР до сих пор не обобщено даже советскими специалистами. Отдельные работы, посвященные этой теме, содержат ценный фактический материал. Для изучения исходных позиций советского урбанизма большое значение имеют изданные недавно сборники оригинальных документов: «Из истории советской архитектуры 1917—1925 гг. Документы и материалы». М., 1963 и второй, посвященный периоду 1925—1934 гг. (М., 1970). О последующем периоде есть обзорная работа: С. К. Регаме. Борьба теоретических течений в советском градостроительстве на рубеже 20—30-х годов» (Рукопись, М., 1961), а также работы С. О. Хан-Магомедова и В. Д. Хазановой. За помощь в сборе материалов для этой главы приношу благодарность О. А. Швидковскому.

1. Из истории советской архитектуры

1917—1925. Документы и материалы. М., 1963, стр. 16.

2. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. т. 2 (1917—1924), стр. 57.

3. В. И. Ленин. Карл Маркс. Собр. соч., изд. 4, т. 21, стр. 55.

4. В. И. Ленин. Аграрный вопрос и «критика Маркса». Собр. соч., изд. 4, т. 5, стр. 137—138.

5. И. А. Мариенбах. В. И. Ленин и первые градостроительные мероприятия советской власти. Вопросы современной архитектуры. Сборник 1. М., 1962, стр. 155—181.

6. Там же, стр. 180.

7. Из истории советской архитектуры 1917—1925. Документы и материалы. М., 1963, стр. 33—36.

8. Г. Б. Бархин. Рабочий дом и рабочий поселок-сад. М., 1922, стр. 6. Городам-садам большое внимание уделил

еще В. Н. Семенов в книге «Благоустройство городов», изданной в 1911 г. Из других дореволюционных работ о городах-садах можно назвать книгу: П. Г. Мижуев. Сады-города и жилищный вопрос в Англии. Пб., 1916, а из послереволюционного периода — книгу: В. Ф. Иванов. Города-сады и поселки для рабочих. Л., 1925. В 1922 г. выходит также 2-е издание русского перевода книги Хоуарда.

9. Из истории советской архитектуры 1917—1925. Документы и материалы. М., 1963, стр. 17.

10. Там же, стр. 16.

11. Из истории советской архитектуры 1917—1925. Документы и материалы. М., 1963, стр. 83—84. Конкурс был объявлен в Петрограде, и жилой дом, который предполагали поместить в пригородной зоне города, должен был совмещать «удобства семейной жизни с обобществлением некоторых помещений, как, например, столовой, кухни, читальни и т. п., с соблюдением при этом возможной экономии. Желательно устройство ясель и детского сада».

12. М. Я. Гинзбург. Стиль и эпоха. Проблемы современной архитектуры. М., 1924, стр. 7. О тезисах книги автор доложил на заседании Московского архитектурного общества 18 мая 1923 г.

13. М. Я. Гинзбург. Жилище. М., 1934.

14. Ежегодник Московского архитектурного общества. Юбилейный выпуск, М., 1928. В сборнике, выпущенном по случаю 60-й годовщины МАО, дается не только краткая характеристика деятельности общества, но приводятся также работы ряда архитекторов, в том числе братьев Весниных, М. Я. Гинзбурга, И. А. Голосова и других, входивших в другие объединения. МАО был своеобразным центром, к которому тяготели архитекторы, если даже по взглядам они и отличались от традиционных основ МАО.

15. К проблеме строительства социалистического города. Дискуссия в клубе плановых работников им. Г. М. Кржижановского. М., 1930, стр. 45.

16. Л. М. Сабсович. Социалистические города. М., 1930, стр. 23.

Л. М. Сабсович. Города будущего и организация социалистического быта. М., 1929, стр. 49.

17. Л. М. Сабсович. Почему мы должны и можем строить социалистические города. «Революция и культура», 1930, № 1, стр. 23.

18. Там же, стр. 25.

19. И. Кузьмин. Проблема научной организации быта. «Современная архитектура», 1930, № 3, стр. 14—17. Идея домов-коммун представляет собой самостоятельный и весьма интересный раздел в развитии советской архитектуры. Она оказала значительное влияние на зарубежных архитекторов и отразилась, например, в творчестве Ле Корбюзье. Но проблемы домов-коммун требуют отдельного исследования и не мо-

гут быть включены в данную работу. Ряд сведений можно найти в статье Г. Н. Любимой «Поиски новых типов жилища в советской архитектуре 20-х годов». («Вопросы современной архитектуры». Сборник 1, М., 1962, стр. 227—263).

20. Принципы планировки социалистического города. «Строительство Москвы», 1929, № 8, стр. 23—25.

21. О работе по переустройству быта. «Революция и культура», 1930, № 9—10, стр. 8.

22. М. Охитович. Отчего гибнут города? «Строительство Москвы», 1930, № 1, стр. 11.

23. М. Охитович. К проблеме города. «Современная архитектура», 1929, № 4, стр. 133. Эти слова в статье Охитовича выделены жирным шрифтом и составляют главную мысль его концепции.

24. Ф. Энгельс. Анти-Дюринг. К. Маркс, Ф. Энгельс. Собр. соч., т. 20, стр. 308.

25. Ф. Энгельс. К жилищному вопросу. К. Маркс., Ф. Энгельс. Собр. соч., т. 18, стр. 276—277.

26. М. Охитович. Социализм города. «Революция и культура», 1930, № 3, стр. 50.

27. М. Я. Гинзбург. Жилище. М., 1934, стр. 142.

28. Там же, стр. 178.

29. Там же, стр. 154.

30. «Современная архитектура», 1930, № 1—2, стр. 38.

31. Там же, стр. 40.

32. Современная архитектура, 1930, № 3, стр. 1.

33. Le Corbusier. Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme. Paris, 1930, p. 266.

34. Там же, стр. 266.

35. Письмо Корбюзье к Гинзбургу и ответ Гинзбурга. «Современная архитектура», 1930, № 1—2, стр. 61.

36. М. Я. Гинзбург. Опыт районной планировки. «Советская архитектура», 1933, № 4, 34—36.

37. Н. А. Милютин. Проблемы строительства социалистических городов. Основные вопросы рациональной планировки и строительства населенных мест СССР. М.—Л., 1930.

38. Там же, стр. 18.

39. Там же, стр. 21.

40. Там же, стр. 22.

41. Там же, стр. 24.

42. Н. А. Милютин. Важнейшие задачи современного этапа советской архитектуры. «Советская архитектура», 1932, № 2—3, стр. 3—7.

43. Н. А. Милютин. Основные вопросы теории советской архитектуры. «Советская архитектура», 1933, № 2, 3, 5, 6.

44. А. В. Луначарский. Архитектурное оформление социалистических городов. «Революция и культура», 1930, № 1, стр. 56.

45. С. Г. Струмилин. Проблемы планирования в СССР. Л., 1932.

46. Н. К. Крупская. Города будущего. Перепечатано из Комсомольской правды за 23 сентября 1929 в сборнике:

Н. К. Крупская. О бытовых вопросах. М.—Л., 19.

47. Там же, стр. 20.

48. Abschied von der Russland-fahrern. «Das neue Frankfurt», 1930, № 9, S. 197. Позже целый ряд статей об опыте работы в СССР написал Эрнст Май. Многие из архитекторов, вернувшись из СССР, выступали в разных городах, в том числе и в Праге. Наиболее полный рассказ Мая и его воспоминания о том времени можно найти в журнале «Bauwelt», 1960, № 3.

49. E. May. Der Bau neuer Städte in der UDSSR. «Das neue Frankfurt», 1931, № 7, S. 134.

50. Назовем хотя бы несколько статей в «Техне», приложении к бельгийскому журналу «La Cité», статьи Э. Майя в журнале «Bauwelt», майский номер журнала «The Architectural Review», за 1932 г. и многие другие.

51. El Lisickij. Russland — die Rekonstruktion der Architektur in der Sowietunion. Wien, 1930. Книга вышла в качестве первого выпуска серии «Neues Bauen in der Welt», второй выпуск, посвященный Америке, написал Р. Нейтра. В книге Лисицкого основное внимание сосредоточено, главным образом на от-

дельных зданиях. Проблемам города он уделяет меньше места и, описывая различные концепции, констатирует, что «о ряде таких проектов ведутся споры и первые попытки решить вопрос носят по преимуществу теоретический характер. Общим для всех этих проектов является то, что фактическая реализация таких городов предполагается на заключительном этапе современного периода перехода к социализму» (стр. 33).

52. F. L. Wright. Architecture and Life in the USSR. «The Architectural Record», 1937, № 10, p. 59—63.

53. F. L. Wright. An Autobiography. London, 1946, p. 470.

54. Йозеф Гочар. Приветствие Первому съезду советских архитекторов от архитекторов Чехословакии. «Архитектурная газета», 1937, 3 июля.

55. Воспоминания о деятельности чехословацкого архитектурного авангарда, в частности в связи с отношением его к советским архитекторам, мы находим не только в отдельных статьях, но и в книгах: Карел Гонзик. По пути к социалистической архитектуре. М., 1967; Karel Honzik. Ze života avantgardy. Praha, 1963 и др.

Х. ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ

При разработке проектов новых городов можно значительно последовательнее и полнее воплотить задуманные урбанистические представления, чем при разработке проектов реконструкции существующих городов, где необходимо учитывать их структуру, складывавшуюся на протяжении длительного исторического периода.

Конечно, само понятие нового города не совсем точно, поскольку каждый город в период своего возникновения был новым. Здесь речь пойдет о тех новых городах XX в., которые наиболее типичны для современного градостроительства. В частности, мы рассмотрим работы, представленные на градостроительных конкурсах, поскольку в этих случаях можно сопоставить различные подходы к решению одной и той же задачи.

Канберра

Первый большой градостроительный конкурс нашего века объявило правительство Австралии в 1911 г. Перед участниками конкурса была поставлена задача спроектировать для юго-восточной части Австралии в гористом районе между Сиднеем и Мельбурном новую столицу страны — Канберру. На конкурс было представлено 137 проектов. Одну первую премию жюри присудило Уолтеру Верли Гриффину из Чикаго, другую — проектам Л. Салливена и Ф. Л. Райта, вторую премию — финскому архитектору Элиэлю Сааринену, а третью — парижанину Альфреду Пьеру Агашу¹.

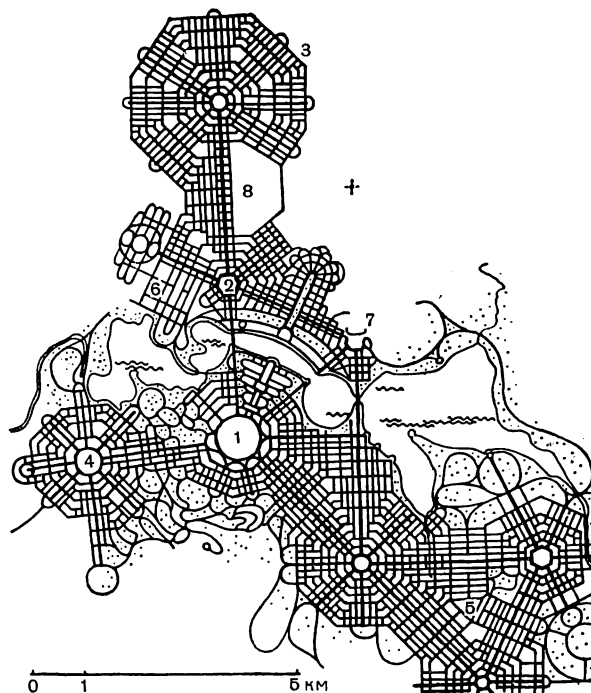
Проект Уолтера Верли Гриффина стал основой строительства города. При его осуществлении возникли трудности, типичные для ряда конкурсных работ. Вплоть до 1920 г. на месте будущего города не было построено ни одного капитального здания.

Невеселой была и дальнейшая судьба искусственно создаваемой столицы. Считается, что она возникла в результате соперничества городов Сиднея и Мельбурна, в каждом из которых проживает по миллиону человек. По сегодняшний день, со своими 40 тыс. жителей, Канберра не может встать вровень с соседями. До сих пор это небольшой город в стране с населением, едва превышающем 10 млн. человек, из которых приблизительно половина живет в пяти крупнейших городах. При этом уже в 1912 г. Канберра была объявлена столицей страны. В 1927 г., когда город насчитывал приблизительно 7 тыс. жителей, в него из Мельбурна начали перемещаться правительственные учреждения, переезд которых должен был закончиться в 1965 г., когда предполагалось достичь численности населения в 60 тыс. человек. Лишь в самое последнее время начали исследовать возможность создания новых мест приложения труда в городе, который первоначально был задуман как правительственная резиденция. Одновременно в новых условиях предполагается до 2000 г. достичь полумиллионной численности населения².

Однако вернемся к 1912 г. и рассмотрим характерные черты лучших конкурсных проектов. Для всех них была типична связь с классическими, по преимуществу барочными композициями с выразительными осями, геометрическими орнаментальными элементами планировки, сложными пространственными системами и парадными зданиями, служащими композиционными архитектурными точками. В то же время в этих проектах нашли отражение некоторые новые тенденции, состоящие, в частности, в стремлении использовать интересный рельеф, ввести от-

86. Гриффин. Канберра;
проект 1912 г.

1—правительственный центр;
2—городской центр; 3—про-
мышленность; 4—жилой
квартал; 5—полуаграрный
пригород; 6—университет;
7—главный вокзал; 8—то-
варная станция



дельные склоны в общую композицию города и в размещение ряда архитектурных центров. Другим характерным признаком проектов было использование полицентрической системы и стемление к функциональной специализации отдельных кварталов.

Наиболее отчетливо эти признаки проявились в проекте У. Гриффина. Основу проекта составляет система восьмилучевых звезд, напоминающих как характерные планы идеальных городов эпохи Возрождения, так и звездчатые площади начала нашего века, идущие от классических композиций Парижа и много раз повторенные позже. Гриффин сознательно

использовал особенности рельефа и водные поверхности. Центром всей композиции служит возвышенность с каптолием. Она господствует над правительственным кварталом и от нее идут лучи, к которым привязаны центры остальных звезд.

Несколько менее отчетливо использована полицентрическая система в проекте Элиэля Сааринена. Весьма традиционная композиция этого проекта лишь отдаленно напоминает его более поздние концепции органической децентрализации городов. Вся система осевых композиций сопровождается подковообразными улицами, как бы рассекающими сложные массивы застройки. Еще более формальным был замысел Агаша, в котором особенно усилены акценты ведущей городской оси, правительственного квартала и системы административных зданий. Характерной деталью замысла, иллюстрирующей эклектическую трактовку проекта Агаша, было его стремление построить административные здания в классическом стиле, университет в готическом, а объектам, выполняющим новые городские функции, придать современный архитектурный облик.

Конкурс на проект Канберры показал живучесть классических градостроительных композиций, имевших распространение еще в начале этого века. В то время как в теорию все более отчетливо проникают новые идеи структуры города, в проектах наиболее известных тогда градостроителей используются традиционные композиции, господствовавшие в практике проектирования и строительства городов на протяжении всего XIX в. Это относится и к проекту Гриффина, хотя и он образует основу для создания своеобразной, интересной структуры города будущего, каковым Канберра возможно и будет.

Из Австралии перенесемся в Индию и Пакистан, где проектируется и строится целый ряд новых городов. Из предвоенного периода известен город Новый Дели, строившийся по плану 1912 г. как правительственный район на 70 тыс. жителей по соседству со старым индийским городом. Градостроительная концепция и архитектурный замысел этого проекта также отдают дань традиционным концепциям. Основой всего решения является отчетливая симметрия вдоль главной парковой оси, завершающейся площадью и Домом правительства.

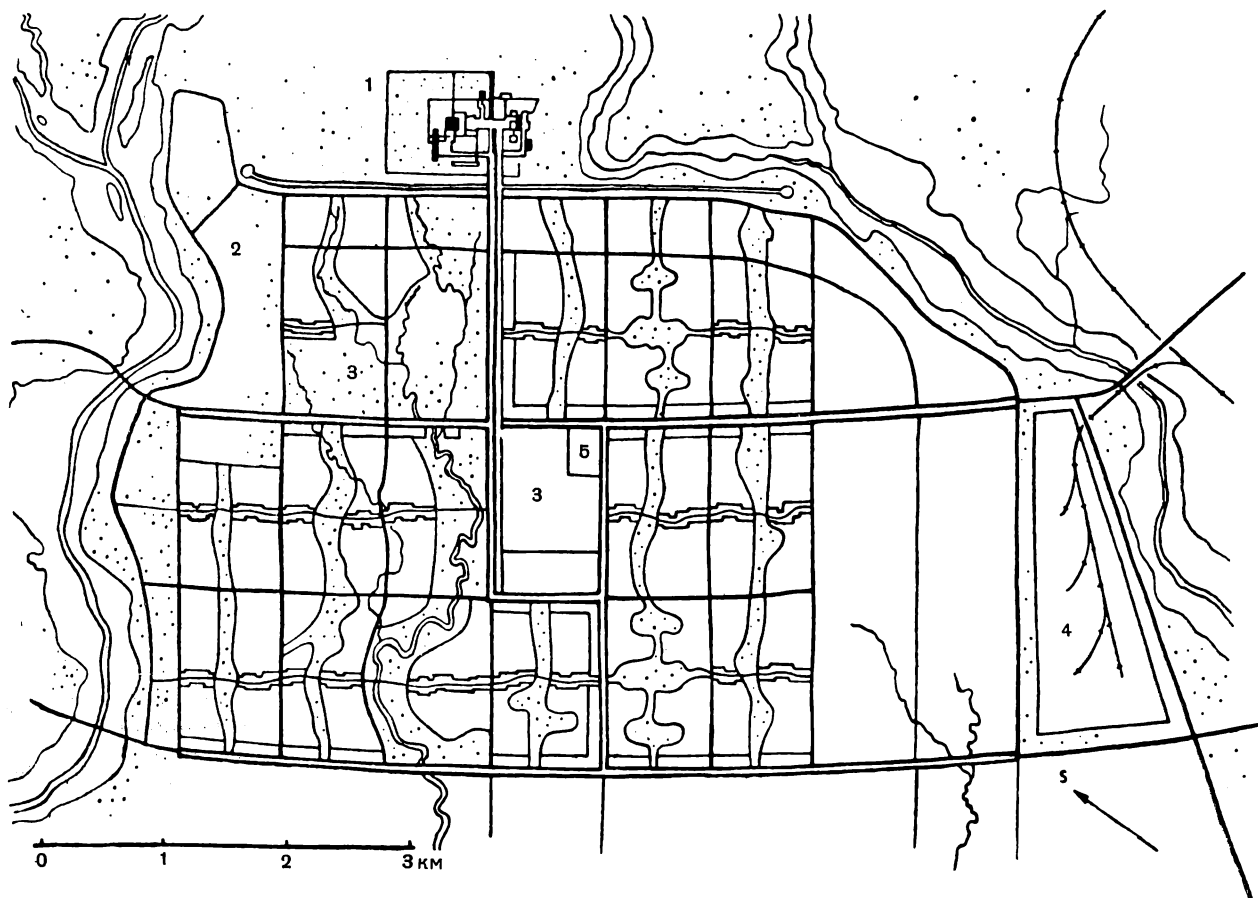
После 1948 г. индийское правительство приступило к строительству новых городов в связи с развитием новых промышленных центров³. Самый известный из них — новый административный центр штата Пенджаб — Чандигарх. Первый проект градостроительного решения этого города в 1949—1950 гг. создали американские архитекторы А. Майер и М. Новицкий. Простой план на несколько волнистом рельефе местности в предгорьях Гималаев на следующем этапе работы был изменен новой авторской группой, в которую вошли английские архитекторы Максвелл Фрай и Джейн Дрю. Возглавлял группу Ле Корбюзье⁴.

Из первоначального проекта были взяты перспективные размеры города на 500 тыс. жителей и основная прямоугольная структура плана с общественным центром посередине и правительственным Капитолием на северо-восточной стороне. В противовес первоначальному более свободному решению с изогнутыми улицами и небольшими жилыми кварталами в окончательном проекте уличная сеть более правильна и масштабна, так что здесь мы встречаемся с однозначным использованием классической прямоугольной планировки с центром посередине, на месте пересечения главных осей.

Помимо административных учреждений в городе намечается создать промышленность. На первом этапе строительства на площади почти 3500 га предполагается расселить 150 тыс. жителей. Территория Капитолия имеет площадь почти 90 га. Наибольшее внимание здесь привлекают здания, спроектированные Корбюзье. Селитебная часть города регулярной сетью улиц разделена на прямоугольные жилые массивы площадью по 97 га, на которых расселяется по 15 тыс. человек. Эти массивы, в свою очередь, делятся на микрорайоны, границы которых образуются зелеными поясами и поперечной торговой улицей.

87. Чандигарх; 1952 г. Последовательное использование шахматной системы с выделением оси, завершающейся Капитолием. В проекте учтена возможность дальнейшего роста города, главным образом в юго-западном направлении

1 — Капитолий, спроектированный Ле Корбюзье; 2 — университет; 3 — торговый центр; 4 — промышленность; 5 — ратуша



Внутри отдельных полей, на территории жилых массивов застройка носит свободный характер. Зелень пронизывает ее по линиям довольно неправильного очертания.

Общее решение нового города просто и очень убедительно. Однако оценка уже построенной части весьма различна. Раздаются и критические голоса, считающие, что весь замысел и отдельные здания не совсем соответствуют местным природным и в особенности климатическим условиям.

Советский Союз

Страной, где построено и строится самое большое количество новых городов бесспорно является Советский Союз. В предыдущей главе мы отметили начало процесса, приведшего к строительству новых городов в промышленных областях, около больших электростанций и в тех частях страны, которые из незаселенных забытых мест превратились в современные центры промышленного и сельскохозяйственного производства. В 1930 г. началось строительство Магнитогорска, население которого сегодня превышает 300 тыс. человек. В 1932 г. первые бригады советской молодежи появились на месте ныне уже 200-тысячного Комсомольска-на-Амуре, накануне второй мировой войны была заложена ныне уже полумиллионная Караганда. Много прежних поселков и деревень превращено в большие промышленные центры.

Ряд других новых городов вырос в годы после второй мировой войны. К ним относится Норильск с населением 100 тыс. человек, выстроенный за Полярным кругом, город Волжский с 67 тыс. жителей, построенный у плотины гидроэлектростанции недалеко от Волгограда. В Сибири, в районе озера Байкал, поблизости от гидроэлектростанции вырастают новые обширные промышленные области с целой системой таких новых городов, как Братск, Ангарск, Дивногорск и др.

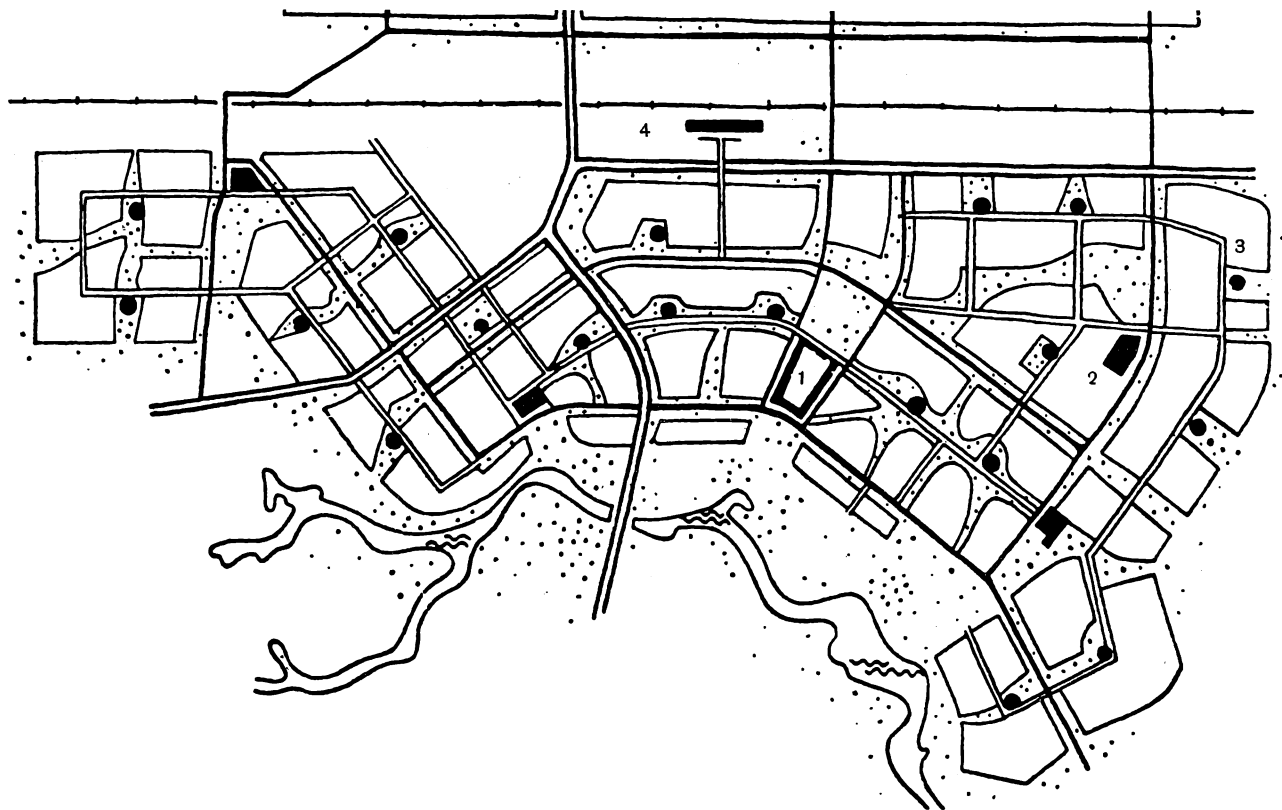
В 1926 г. из общего числа 147 млн. человек, составлявших население СССР, в городах проживало только 26,3 млн., т. е. 18%. По данным 1963 г., население СССР составляет 225 млн. человек, из них в городах проживает 52%, т. е. 117 млн. Это означает, что абсолютная численность сельского населения несколько снизилась, а городское население за 37 лет увеличилось более чем на 90 млн. жителей. Подобный процесс не имеет аналогии в истории ни одной страны. На месте мелких населенных пунктов и на свободных территориях всего выросло 900 новых городов⁵.

Особенно быстро растут города в отдельных, ранее почти незаселенных областях. В заполярных районах СССР в 1917 г. насчитывалось всего девять городков, а к 1951 г. здесь были воздвигнуты десятки городов, к которым относятся такие промышленные центры, как Игарка, Мончегорск, Кировск, Воркута и др. Удвоилось за годы Советской власти количество городов восточнее Урала. В Средней Азии и Казахстане за то же время количество городов увеличилось с 47 до 95, среди которых к новым относятся Караганда, Балхаш, Темиртау и др. Большинство городов возникают как новые промышленные очаги, а наряду с ними растут новые морские порты, курортные центры и научные городки, из которых наиболее известны Дубна, Обнинск, Пущино и Академгородок в Новосибирске. Одни города выросли в ранее незаселенных районах, другие — в качестве спутников существующих городов. К таким относятся Жуковский под Москвой, Сумгаит у Баку и Рустави около Тбилиси.

Целиноград

Для современного состояния взглядов советских градостроителей* на строительство новых населенных мест характерен проект Целинограда — центра вновь заселенных сельскохозяйственных областей. На юго-

* Следует учесть, что изложение позиций советских теоретиков и практиков градостроительства ограничивается началом 60-х годов (*Прим. ред.*)



88. В. А. Шквариов и коллектив. Целиноград; 1962 г.

1 — общегородской центр;
2 — районные центры; 3 —
центры микрорайонов;
4 — вокзал

восток от старого небольшого городка Акмолинска должен вырасти новый город на 350 тыс. жителей. Он будет не только центром своего сельскохозяйственного окружения, но и важным промышленным центром. Проект разрабатывается под непосредственным руководством Научно-исследовательского института градостроительства, который на данном примере проверяет свои теоретические выводы.

Среди принципов, которыми авторы обосновывают свой проект, есть невольно напоминающее концепции Милютина требование «функционального зонирования с параллельным размещением зон отдыха, селитбы и промышленности», которое хорошо удовлетворяет местным природным условиям и одновременно «обеспечивает беспрепятственный рост каждой из этих зон и возможность организации удобных связей между зонами на каждом этапе строительства»⁶.

Характерно также решение селитебной территории города, на которой осуществляется так называемое ступенчатое размещение общественного обслуживания. Вся селитебная территория города, занимающая 4000 га, в соответствии с конкретными условиями и трассами коммуникаций разделена на пять городских районов по 50—100 тыс. жителей. В каждом районе есть свой парк площадью 30—40 га и общественный центр, причем один из центров одновременно выполняет функцию общегородского центра. Городские районы делятся на жилые районы по 20—40 тыс. жителей. Жилые районы решаются таким образом, чтобы в радиусе 800—1200 м обеспечивалась пешеходная доступность к общественным центрам соответствующих районов и чтобы они не пересекались общегородскими коммуникациями. Основным элементом всей этой системы — микрорайон на 6—8 тыс. жителей, с первичной системой обслуживания при пешеходной доступности 300—400 м.

Такому членению селитебной территории отвечает и система коммуникаций города, состоящая из общегородских магистралей и жилых улиц, ограничивающих отдельные микрорайоны. Самостоятельную систему образуют пешеходные пути — они же парковые аллеи, соединяю-

щие общественные центры, места отдыха и работы. Участие в этой работе научно-исследовательского института способствовало тому, что ряд проблем предварительно изучался в вариантах. Так, например, сравнивались преимущества рельсового и безрельсового массовых транспортных средств, причем в качестве основного критерия выступала доступность от жилища к работе и местам отдыха максимально за 25—30 мин.

Так же подробно исследовались и системы застройки. Они рассматривались как с точки зрения целесообразности членения селитебной территории, так и с позиций инсоляции и направлений преобладающих летних и зимних ветров. При проектировании зелени и всех других элементов города учитывались специфические условия континентального климата с его очень теплым летом и холодной зимой.

Особое внимание авторский коллектив уделил композиционному решению города, который строится на равнине, где отсутствует зелень и есть лишь небольшая речка Ишим. Общая продольная система города разделена четко выраженными поперечными линиями, важнейшая из которых соединяет спортивный комплекс и парк у реки с общегородским центром и далее через железнодорожные пути — с центром промышленных районов, в котором расположены общественные и учебные объекты.

Важность строительства Целинограда нашла отражение не только в участии центральных исследовательских и проектных институтов, но также в конкурсе на проект общегородского центра и первого этапа жилой застройки. В 1962 г. в этом конкурсе приняли участие местные, московские и ленинградские архитектурные коллективы⁷. Понятно, что принципы, использованные в проекте Целинограда, связаны с конкретными условиями. В то же время их по праву можно считать характерными для градостроительных решений советских городов, в которых особое внимание уделяется функциональному членению и выработке рациональных взаимосвязей отдельных функций.

Оптимальные размеры города

Значительную составную часть современной градостроительной теории образуют проекты оптимальных городов, историческую аналогию которых можно искать скорее всего в индустриальном городе Гарнье. Речь идет не об общих концепциях, посредством которых их авторы хотели бы поразить воображение новизной планировочных приемов города, его центра или жилых домов, но о вполне конкретных и подробных исследованиях, изучающих функциональные связи, особенно взаимосвязанность жилья и работы, наиболее рациональное размещение сети обслуживания, организацию работы транспорта и устройство коммуникаций, системы зелени в городе и не в последнюю очередь — оптимальные размеры селитебной зоны.

Самые большие работы в этом направлении за последние годы возвращены в СССР, в институтах экспериментального проектирования и в других научных учреждениях. Эти проблемы широко обсуждаются в печати. При этом все сходится на том, что слишком большим городам свойствен ряд серьезных недостатков, а в слишком маленьких населенных пунктах нельзя создать желательного уровня условий жизни. При определении оптимального города одни исходят из анализа общественного обслуживания или экономичности инженерных сетей, другие — из принципов организации строительства или оптимальных размеров промышленных предприятий и комбинатов. Важным фактором при определении наиболее рациональных размеров городов является и их транспортное обеспечение.

Некоторые специалисты приходят даже к выводу, что оптимальные размеры городов вообще нельзя определить. В то же время как раз для Советского Союза правильное решение вопроса об оптимальных размерах городов приобретает особое значение, поскольку именно здесь принимается строительство целых сетей новых городов. Н. В. Баранов

считает, что в отдельных случаях в зависимости от местных условий (и прежде всего от производственного профиля городов) верхние и нижние пределы оптимального размера городов могут значительно колебаться. Вероятными реальными пределами оптимальной численности населения города можно полагать от 80 до 400 тыс. жителей⁸.

Соображения по поводу оптимальных размеров городов влекут за собой необходимость решения вопросов экономичности строительства и эксплуатации. Они вносят новые моменты в разработку различных вариантов создания и развития систем расселения. В. Г. Давидович в своей весьма глубокой работе, посвященной формам расселения, на основе тщательных расчетов приходит к следующему выводу: «Если бы вместо развития одного города на 800—1000 тыс. жителей (масштаба Киева, Харькова, Ташкента) мы развивали четыре города по 200—250 тыс. жителей в каждом (масштаба Калинина, Луганска, Пензы, Вильнюса и т. п.), то при осуществлении I ступени благоустройства получили бы экономию:

основных фондов	около 360 млн. руб.
ежегодных расходов по эксплуатации . . .	» 20 »
суммарных расходов через 10 лет эксплуатации	» 560 »

Если бы вместо 160 малых городов по 5 тыс. жителей в каждом (масштаба Вереи, Дмитровска-Орловского, Жиздры, Лебедяни, Мезени, Мещовска, Мглина, Никольска, Нового Оскола, Плеса, Солигалича, Шацка, Шенкурска и т. п.), а в сумме на 800 тыс. жителей мы развивали 16 городов по 50 тыс. жителей в каждом (масштаба Балашихи, Белорецка, Бузулука, Клина, Кузнецка, Новгорода, Павловского Посада, Ревды, Сыктывкара и т. п.), то при осуществлении I ступени благоустройства потребовалось бы:

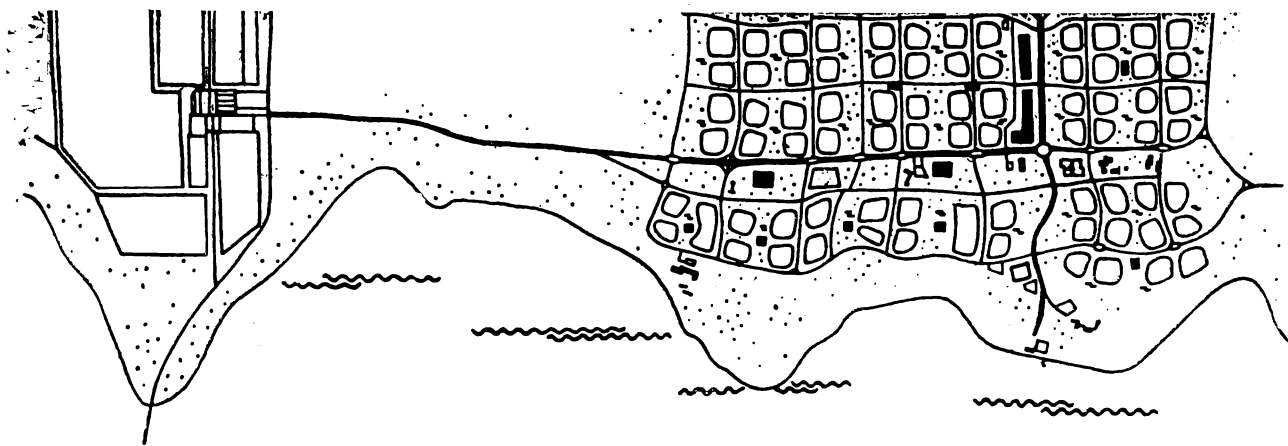
дополнительных капитальных вложений	460 млн. руб.
но получили бы ежегодно экономию расходов по эксплуатации	190 »
экономию суммарных расходов через 10 лет эксплуатации	1440 »

Дополнительные капитальные вложения оправдали бы себя уже через 2,5 года»⁹.

Экспериментальные проекты в СССР

Наряду с вопросом оптимальных размеров в последнее время в Советском Союзе целые коллективы исследовательских институтов занимаются проблемой оптимальной структуры города¹⁰. Авторы работ, посвященных этому вопросу, исходят из анализов советских и зарубежных городов и приходят к интересному выводу, состоящему в том, что «целесообразно отказаться от статичных генеральных планов, рассчитанных на строго определенные конечные размеры города, и создать более гибкую, динамичную структуру, способную ответить всем тем большим прогрессивным изменениям, которые происходят и будут происходить в городах в процессе их развития.

На основании экспериментально-исследовательской работы получен вывод, что структура генеральных планов, независимо от расчетных размеров нового города, должна отражать динамику развития всего города в целом и его отдельных элементов. На каждом этапе строительства город должен быть достаточно законченным, удобным для организации производства и жизни населения, но в то же время его структура не должна стеснять дальнейшего развития города, если в этом возникнет необходимость. Такой комплексный подход даст возможность обеспечить наилучшие условия жизни населения в городе любого размера, снизить стоимость городов и уменьшить потребность в их реконструкции в будущем»¹¹.



89. Коллектив ЦНИИЭП градостроительства. Большой Улуй; 1961 г. Один из вариантов основного функционального членения города на 250 тыс. жителей

ЦНИИЭП градостроительства исследует структуру города с точки зрения оптимальных взаимосвязей различных функциональных зон. В разработках этого коллектива ощущается связь с работами Милюгина и других теоретиков 20—30-х годов. Особое внимание в своих работах коллектив уделяет этапности строительства, а свои теоретические разработки анализирует на отдельных этапах их развития. Экспериментальные проекты базируются на результатах исследований конкретных условий новых промышленных областей СССР и воплощаются в жизнь, например, на строительстве города Большой Улуй на берегу реки Чулым. Город, рассчитанный на население в 250 тыс. человек, будет частью промышленного узла в районе новой Красноярской ГЭС. Свою деятельность коллектив распространяет на разработку городов различных размеров и целых систем расселения.

Вся работа, не имеющая, по-видимому, ни по объему, ни по комплексности аналогии ни в каком другом научном учреждении, постоянно проверяется непосредственно в проектных институтах и выльется, очевидно, в практическую реализацию. Направленность этой работы связана с актуальными проблемами строительства новых, стремительно растущих городов и целых систем расселения в развивающихся промышленных областях. Главное внимание сосредоточено на разработке эксплуатационных схем и экспериментальных проектов. Их авторы пока еще не сформулировали своих теоретических выводов. Результаты работы этого коллектива опубликованы в четырехтомном большом научном труде «Основы советского градостроительства». Но уже сегодня целый ряд идей, касающихся членения города, разработки сети обслуживания и взаимосвязи жилья и работы, получает широкое применение и может быть использован не только при проектировании новых городов, но и в качестве теоретической модели при реконструкции городов существующих.

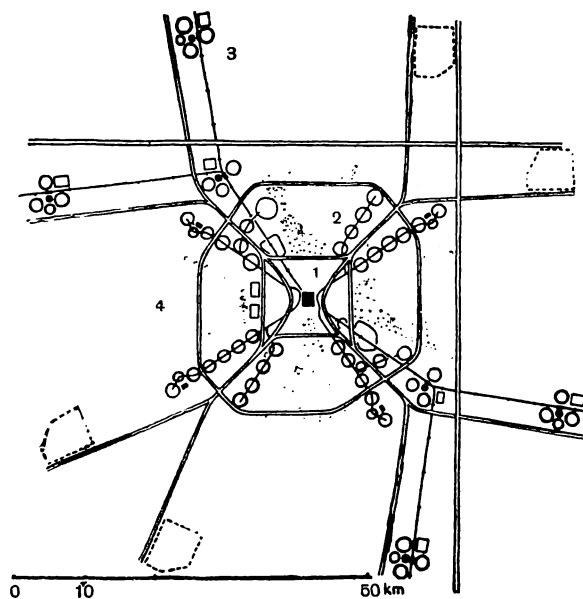
Идеальная агломерация Хиллебрехта

Теоретические концепции новых городов разрабатываются и в ряде других стран. Вспомним хотя бы теоретическую разработку городской области, созданную Р. Хиллебрехтом. В этой разработке он опирается на свои соображения о городских системах и на анализ современных тенденций развития расселения, выводимых им, в частности, из опыта собственной работы, как главного архитектора Ганновера. Важнейшими признаками современного развития расселения он считает:

- 1) дальнейшую концентрацию мест приложения труда в городах как центрах экономических областей;
- 2) рост доли обслуживающих учреждений, концентрирующихся по преимуществу в центрах городов;
- 3) перемещение ряда производств за городскую границу, где можно использовать более крупные земельные участки;

90. Рудольф Хиллебрехт.
Схема городского массива на 2 млн. жителей, 1961 г.

1 — центральная городская область; 2 — жилые комплексы на трассах скоростного транспорта; 3 — городские поселки с расстояниями в 40 км на трассах железнодорожных путей и шоссе; 4 — зеленые клинья, идущие к центру городского массива



4) постоянно растущие требования к жилью, обусловленные дальнейшей концентрацией населения и износом старого жилого фонда;

5) недостаток площадей для нового жилищного строительства на окраинных территориях городов;

6) увеличение расстояний между жильем и работой вследствие недостатка селитебных площадей в городах¹².

Констатируя эти явления, Р. Хиллебрехт видит выход в создании городских областей, основную схему которых он изображает графически.

Это расчлененная центрическая система с общим количеством населения в 2 млн. жителей. Центрическую часть этой системы образует компактная городская территория, предназначенная для 450 тыс. жителей, обслуживаемых трамвайным транспортом. Окраинные массивы рассчитаны на 360 тыс. жителей, из которых 240 тыс. пользовались бы трамваем, а 120 тыс. — линиями пригородного скоростного транспорта. Эти жилые массивы находятся в среднем на расстоянии 10 км от центра. В 20 км от центра к радиальным линиям скоростного транспорта были бы привязаны жилые массивы для 1,1 млн. жителей. В зоне до 40 км у железнодорожных путей и у автомагистралей располагаются поселки в среднем на 120 тыс. жителей. По замыслу автора между четырьмя отчетливо выраженными радиальными селитебными полосами проходят зеленые полосы, клинья которых вместе с зонами отдыха тянутся вплоть до центра города.

Проектом предусмотрено преимущественное использование массового транспорта. Считается также, что в укрупненной агломерации помимо традиционного массового транспорта — в данном случае трамвая — необходимо использовать еще и скоростной транспорт, необходимый для более эффективного преодоления значительных расстояний современных метрополий. Недостатком проекта можно считать нечеткое членение территории для производства и других постоянно растущих городских функций.

Компактный и свободный город

В сопроводительном тексте Хиллебрехт реагирует на часто повторяющееся требование разгрузки городского плана. Он считает его изжившим себя урбанистическим лозунгом, реакцией на аморфные и переуплотненные города капиталистического грядущества XIX в. Он полагает, что этого лозунга недостаточно для решения сложных проблем современного города. В противоположность современной стихийной децентрализации расселения он выдвигает требование более отчетливого и последовательного функционального членения города, которое он называет «деконцентрацией функциональных площадей». Предпосылкой рационального использования современных средств городского массового транспорта он считает также достаточную степень сосредоточенности селитбы и отдельных жилых массивов.

Стремление к большей компактности городской застройки стало в последнее время характерной реакцией на ее чрезвычайную разреженность, которая еще совсем недавно считалась идеалом. Более того, в раз-

личных теоретических работах все громче слышится голос, призывающий вернуться к «каменному городу». Это требование вступает в противоречие с теоретическими концепциями недавних 50-х годов, целью которых был «расчлененный и разреженный город», в котором собственно городская среда вообще растворялась¹³.

Аналогичные стремления к большей компактности можно наблюдать и в проектах городов-спутников. Так, неоднократно критиковалась чрезмерная разреженность в целом прекрасного спутника Хельсинки — Тапиолы, который похож скорее на лес со свободно расставленными в нем домами, чем на единый жилой комплекс. Стремление к большей компактности становится очевидным и при сопоставлении послевоенных решений новых английских городов начала 50-х годов с недавно разработанным проектом города Хук, с возведения которого должно было продолжаться строительство новых городов.

Причины этого процесса можно искать как в психологической неудовлетворительности при слишком свободных системах селитьбы и застройки, так и в больших экономических выгодах более компактных решений. Поэтому в последнее время проекты новых городов демонстрируют все более разнообразные решения, среди которых находят свое место как попытки совершенно нового подхода к разработке градостроительных элементов, так и различным образом трансформированные варианты исторических решений.

В настоящее время практически каждый месяц в мировой архитектурной печати можно встретиться с сообщением о проектировании «новых» городов. При этом далеко не всегда вслед за публикацией проекта наступает его реализация. Не всегда закладка нового города экономически оправдана и соответствует требованиям перспективного развития всей структуры расселения страны. Кроме новых городов — промышленных очагов — все более популярной становится и закладка новых административных центров, в которые переводятся или должны переводиться правительственные органы.

Новая бразильская столица

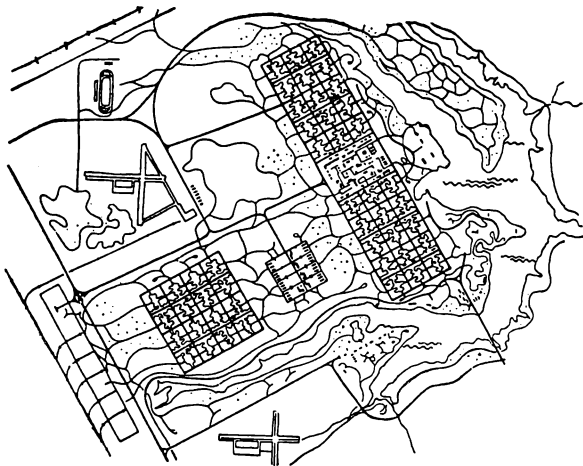
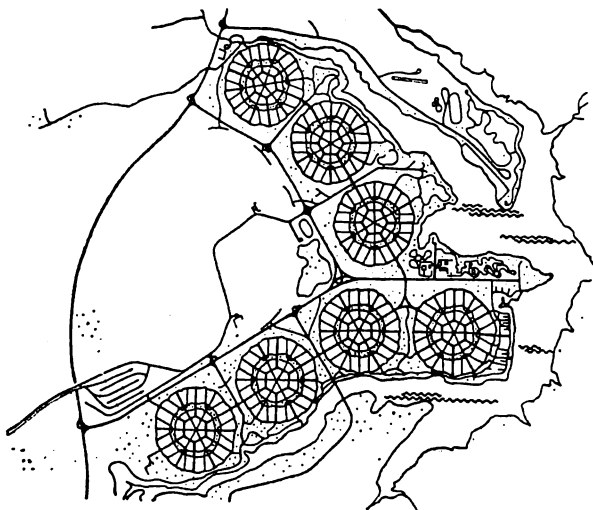
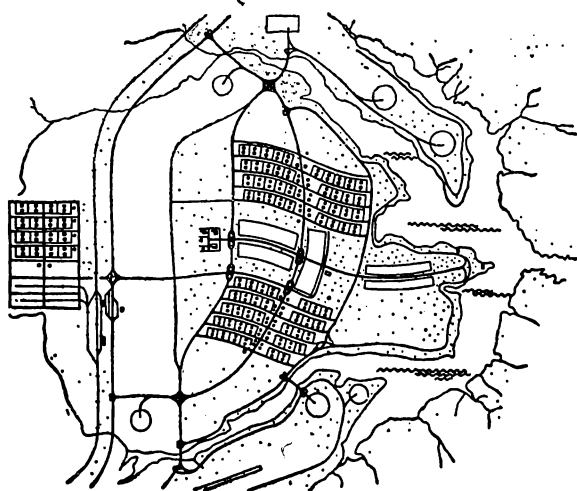
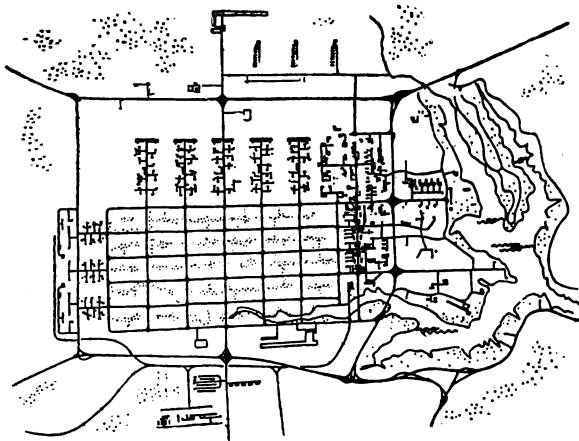
Бразилиа — новый центр крупнейшей южноамериканской страны, построенный на континенте, на высоте 1000 м над уровнем моря, на расстоянии многих сот километров от существующих больших бразильских городов, расположенных главным образом на морском побережье¹⁴.

Целесообразность закладки новой столицы вызвала большие споры, высказывались сомнения по поводу ограничения функций нового города, сводящихся лишь к тому, чтобы служить административным центром. Различным образом можно толковать и мотивы закладки города, сформулированные в период подготовки проекта и председателем общества по строительству Бразилиа Исраэлем Пинеро де Сильвой. Он заявил, что город должен освободить правительство от давления, испытываемого им в больших портовых центрах, поднять самосознание народа, стать продолжением активного проникновения в глубь континента, а в сложной экономической ситуации страны сыграть роль определенного вида психологического шока¹⁵.

19 сентября 1956 г. был объявлен конкурс со сроком 3 месяца. На конкурс было представлено 26 проектов. Международное жюри, в состав которого входил и Оскар Нимейер, потратив на обсуждение представленных работ несколько дней, высшую оценку вынесло проекту Лусио Косты. Вторая премия была присуждена одной работе, два проекта были отмечены третьей и четвертой премиями без уточнения мест, а три проекта, также без дифференциации получили пятую премию. Весь комплекс награжденных проектов представляет собой интересную картину современных взглядов на структуру города, который по окончании строительства должен иметь полмиллиона жителей.

Проект Л. Косты

Решение Косты по существу представляет собой довольно традиционную замкнутую концепцию. Отчетливо скомпонованная поперечная



91. Каскальди и коллектив. Бразилиа, проект № 1. Пятая премия

92. Миндлин и Паланти. Бразилиа, проект № 24. Пятая премия (вверху)

93. Роберто. Бразилиа, проект № 8. Третья и четвертая премия

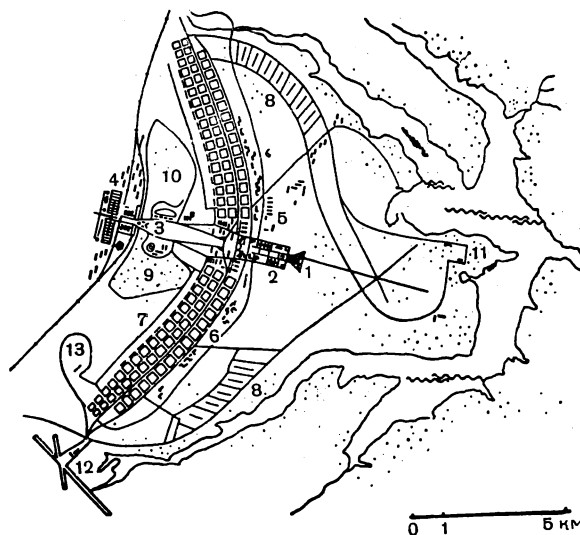
94. Мильман, Роше, Гонсалес. Бразилиа, проект № 2. Вторая премия (внизу)

ось правительственного и городского центра контрастирует с вогнутой поперечной осью, формируемой за счет повторяющихся одинаковых жилых микрорайонов. В качестве недостатка жюри отметило недоработанность пространства между городом и берегом озера, но оценило простоту и убедительность плана. Большим преимуществом проекта жюри сочло четко ограниченные размеры и площади города, но недостаточная гибкость городского плана и невозможность дальнейшего органического роста города считалась отдельными критиками самым большим недостатком.

Думается, что корни традиции следовало бы искать скорее в барочных композициях, а не в концепциях эпохи Возрождения, причем в целом структура плана довольно явно напоминает город Тони Гарнье. Общему решению свойствен бесспорный размах, в нем учтено использование автомобиля как очевидного средства транспорта. Однако спорно почти полное отсутствие в центре пешеходных путей и то, что главным узлом города является сложный, в разных уровнях перекресток, созданный на скрещивании главных коммуникаций обеих центральных городских осей.

95. Лусио Коста. Бразилиа. Первая премия

1 — правительственная площадь; 2 — министерства; 3 — площадь; 4 — вокзал и местная промышленность; 5 — университетский городок; 6 — посольства; 7 — жилые дома; 8 — индивидуальные дома; 9 — ботанический сад; 10 — зоопарк; 11 — резиденция президента; 12 — аэродром; 13 — кладбище



Вашингтоне основной замысел вырисовывался постепенно, постоянно развиваясь и обогащаясь. Именно в этом можно усматривать действенность обеих концепций, которые до сих пор остаются основой градостроительной композиции двух крупнейших городов мира. Кажется, что такой подход больше отвечает функции и роли большого города. Недостатком мгновенного возведения четкого и монументального ансамбля является то, что последующие поколения уже не смогут прибавить к нему ничего своего.

Конкурс на проект новой бразильской столицы стал смотром различных возможностей, которые современное градостроительство представляет для решений крупного нового города. Он убедительно показал, какой силой вплоть до наших дней обладают некоторые традиционные решения городов и что уже в далеком прошлом можно найти предшественников самых современных проектов. Он показал также, как сложно создать поистине полнокровную концепцию города, которая должна быть не просто набором композиционных осей, в шахматном порядке сгруппированных блоков и современных автомагистралей.

Проблемы новых городов

Возведение новых городов «на пустом месте», безусловно, располагает рядом преимуществ. Нет необходимости считаться с существующим городским организмом, вступать в единоборство с его гигиеническими и эксплуатационными дефектами и со всей его общей структурой, которая в организационном отношении не соответствует современным потребностям общества. Есть возможность создать ясную концепцию и использовать в ней все самые новые знания и архитектурные замыслы. Можно хорошо рассчитать все элементы города и беспрепятственно создать всю его функциональную структуру, учесть новейшие потребности транспорта, оставить необходимое место для стоянок и современных перекрестков, рационально разместить сеть общественного обслуживания, спроектировать зеленые изолирующие полосы и пронизать весь город парками и стоянками.

Но открытым остается вопрос, можно и нужно ли создавать город к определенному сроку, город, который, возможно, и будет в значительной мере удовлетворять всем нашим самым смелым представлениям и будет восхищать нас своей архитектурой, но будет в то же время законченным и замкнутым образованием, лишенным органических возможностей дальнейшего развития. Вот главный дискуссионный вопрос, который вызывает проект Бразилиа и других городов, создаваемых подобным образом. Ясно, что это более принципиальная проблема, чем

Интересно сравнить это общее решение с ранее основанными крупными столицами, такими как Ленинград и Вашингтон. Достоинно восхищения стремительное, всего за несколько лет возведение центральной части Бразилиа, проводимое в точном соответствии с первоначальным замыслом. Но не в этом ли состоит и слабость решения, поскольку приняв его целиком, трудно представить возможность дальнейшего развития композиции. Известно, что в Ленинграде и Ва-

размышление о пригодности или непригодности конкретного формирования отдельных компонентов города, где необходимо считаться и с субъективными взглядами, и с творческой спецификой архитектурной работы.

Одной из основных черт урбанистического решения нового города должна была бы, по всей вероятности, стать возможность постепенного развития города и не только на его окраинах, но и в центральной части. Конечно, обеспечить это условие и создать в то же время цельный городской организм путем постепенного строительства значит решить сложнейшую задачу. Некоторый путь к решению этой проблемы намечают вышеприведенные примеры Ленинграда и Вашингтона. В обоих случаях основой города в целом и его центра послужила настолько грандиозная концепция, что она не была, да и не могла быть реализована вдруг, предоставив, таким образом, сказать свое слово и последующим поколениям.

При строительстве новых городов нельзя также не учитывать существующую структуру расселения. Закладка новых городов может считаться естественной в тех районах, где еще нет развитых городских поселений. Там же, где уже сегодня есть жилая структура, а сеть городов достаточно густа, строительство нового города можно считать оправданным лишь в совершенно исключительных случаях.

Для последнего времени характерно сосредоточение внимания градостроительной теории на новых городах. У этого явления есть свои особые причины. Вскоре после второй мировой войны внимание большинства было приковано к восстановлению и реконструкции старых городов, проводившихся по планам, зачастую подготовленным еще во время войны. Много говорилось о необходимости принципиальных перемен в городе, о создании условий жизни, полностью удовлетворяющих всех жителей, о реконструкции старых кварталов и радикальном улучшении работы транспорта. Жизнь вскоре показала, что выполнить все эти задачи довольно сложно. Проблемы реконструкции городов не были разрешены, их отодвинули в сторону, а на первый план поставили различные проекты новых городов. Но, несмотря на это, реконструкция существующих городов в большинстве стран остается важнейшей задачей и ведущей градостроительной проблемой.

Сноски к главе X

1. The New Federal Capital of Australia. «Architectural Review», 1912, № 9, p. 144.

2. Canberra. Australian Encyclopedia. Sydney. 1958, 11, p. 252.

3. Ю. Бочаров. Проектирование и строительство новых городов Индии. «Архитектура СССР», 1957, № 5.

4. E. Maxwell Fry. Chandigarh. The Capital of the Punjab. «Journal of the RIBA», 1955, № 1, p. 87—94.

5. П. Г. Подъячих. Население СССР. М., 1961.

6. В. Шквариков, А. Шутов, З. Яргина, Г. Гладштейн. Планировка и застройка Целинограда. «Архитектура СССР», 1963, № 2.

7. И. Е. Рожин. Конкурс на проектирование жилого района и общественного центра Целинограда. «Архитектура СССР», 1963, № 2.

8. Н. В. Баранов. Развитие советского градостроительства и задачи научно-исследовательской деятельности Академии строительства и архитектуры СССР. Труды VI сессии АСИА СССР по вопросам градостроительства, 7—9 декабря 1960 г. М., 1961.

9. В. Г. Давидович. Расселение

в промышленных узлах. М., 1960, стр. 158.

10. Этой проблемой с 1959 г. систематически занимаются, в частности, в ЦНИИЭП градостроительства В. Н. Симбирцев, Ю. П. Бочаров, Б. С. Маркус, М. Г. Иоффе, Л. И. Пажнева, Н. Р. Фрезинская и др. О своей работе они написали ряд интересных статей, например. Ю. Бочаров, Б. Маркус, В. Симбирцев. Опыт проектирования оптимального города. «Архитектура СССР», 1960, № 2; Н. Я. Колли, В. Н. Симбирцев, Ю. П. Бочаров. О практике экспериментального проектирования городов различной величины. «Известия Академии строительства и архитектуры СССР», 1961, № 3; Ю. П. Бочаров. Некоторые проблемы планировочной структуры города. Там же, № 2, 1962.

11. Ю. Бочаров, Б. Маркус, Л. Тажиева, С. Борунов. О разработке структуры индустриального города. «Экспериментальное проектирование», 1962, № 5.

12. Rudolf Hillebrecht. Städtebau und Stadtentwicklung. «Archiv für Kommunalwissenschaften», 1962, № 1, Р. Хиллсбрехт сопоставляет европейские и американские города и, оценивая отрицатель-

ное влияние автомобильного транспорта, замечает: «Мы бы потеряли больше, чем могли потерять американские города».

13. J. Göderitz, K. Reiner, H. Hoffmann. Die Gegliederte und Aufgelockerte Stadt. Tübingen, 1957. Авторы этой книги отстаивают принципы свободной трактовки города.

С большой критикой обычных представлений современного урбанизма выступает в своей весьма популярной кни-

ге американка Jane Jacobs (The Death and Life of Great American Cities. New York, 1961).

14. «Modulo», 1957, № 8. Специальный номер бразильского архитектурного журнала посвящен планировке и строительству Бразилии. В нем изложена вся история развития идеи закладки столицы, отчет о работе жюри и обзор награжденных и отмеченных проектов.

15. Там же.

XI. РЕКОНСТРУКЦИЯ ГОРОДОВ

Проблемы преобразования существующей структуры городов имеют свою специфику, которая состоит в постепенности реализации замысла, т. е. в последовательном строительстве новых частей города, замене или ликвидации его отдельных старых кварталов и ансамблей. Особенности реконструкции обуславливаются конкретными условиями города, а длительность процесса перестройки требует не только ясности замысла, но и его точного выполнения на протяжении всего хода работ. Своеобразие проблем реконструкции особенно выпукло представлено в ряде крупнейших городов мира, каждый из которых имеет свой индивидуальный облик.

Париж

В качестве первого примера возьмем Париж. Мы уже говорили об отдельных проектах Огюста Перре и Ле Корбюзье, о концепции параллельного города, о различных пространственных системах и подземных трассах Поля Меймона.

Теперь рассмотрим те проекты, которые должны были стать основой для руководства строительством города. При этом необходимо учесть следующие весьма сложные условия: административные границы города охватывают лишь центральную часть фактически застроенной территории. Эти границы были определены законом 1860 г., и в их пределах в настоящее время проживает 2,8 млн. человек. Вся агломерация Парижа занимает 1200 км², т. е. 1,3% площади всей Франции, а ее население составляет 8 млн. человек, т. е. 18% всего населения страны. В агломерацию входят территории трех департаментов, и состоит она из 214 административных районов.

Расчистка центра города, начатая Османом, проводилась вплоть до начала нашего века. При этом город рос дальше, особенно быстро и практически стихийно разрастались его пригороды.

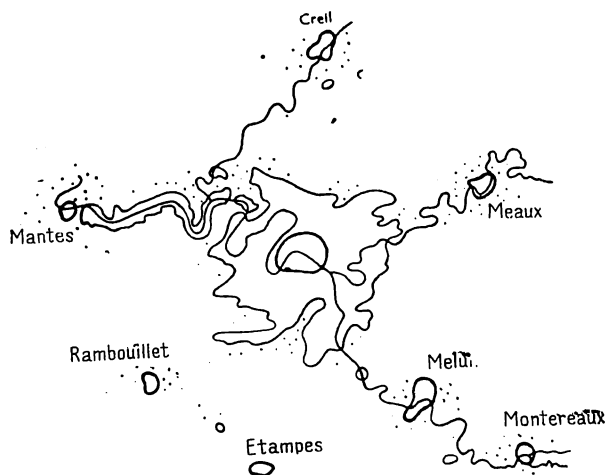
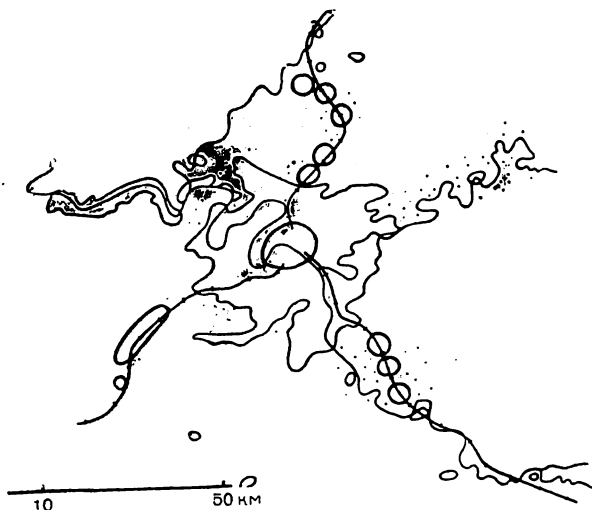
Первые идеи дальнейшего развития Парижа в 1904—1905 гг. выдвинул Эжен Энгар. Он предлагал создать внутри города транспортное кольцо, с которым были бы связаны внешние радиальные лучи. В 1913 г. специальная комиссия, разработавшая программу дальнейшего роста города, представила предложения по расширению городских коммуникаций.

Первой попыткой создать градостроительный план для всей обширной агломерации был конкурс, объявленный осенью 1919 г. Конкурс был разделен на четыре группы — общее решение города, городской центр, использование кольца в пределах крепостных стен и разработка отдельных пространств. Ни один из представленных проектов не был проработан до конца и ими не пришлось воспользоваться для упорядочения стихийного роста города.

После длительного перерыва в 1934 г. известный французский градостроитель Анри Про разработал проект всего парижского района. Грандиозный по масштабу и тщательно проработанный в деталях план был одобрен и получил высокую оценку непосредственно перед войной, которая и не позволила его осуществить. Так, выдающаяся градостроительная работа не нашла применения на практике, оказав лишь некоторое влияние на разработку системы основных вылетных коммуникаций.

Концепция развития парижского района

Следующий этап планировки Парижа — генеральный план парижского района, разработанный авторским коллективом под руководством Пьера Жибеля. Этот план — плод 10-летнего труда — уже утвержден правительством и проходит стадию уточнения¹. Он базируется на под-



96. Париж; 1960 г. Первый вариант развития. Создание городов-спутников вдоль основных транспортных магистралей

97. Париж; 1960 г. Второй вариант развития. Развитие существующих городов

98. Париж; 1960 г. Третий вариант развития. Создание новых городов на расстоянии 40—50 км

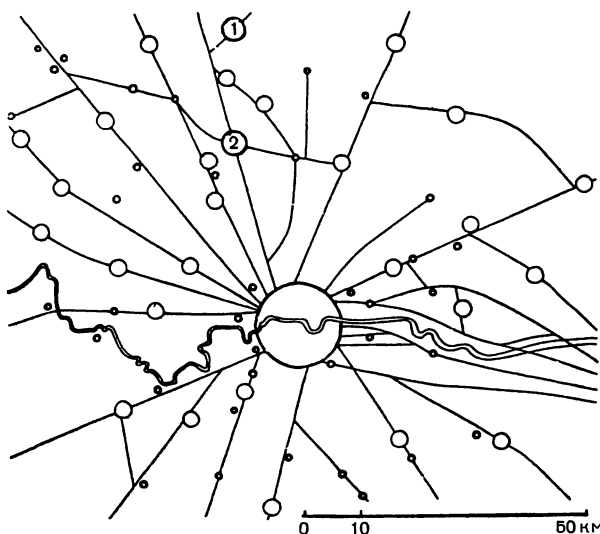
99. Париж; 1960 г. Четвертый вариант развития. Строительство в предместьях, связанное с существующим расселением

робном и довольно критическом анализе современного состояния и уровня руководства строительством города. Новый рост города по этому проекту предусматривается на основе анализа четырех совершенно различных гипотез дальнейшего развития расселения. Общее в них—это стремление разгрузить компактную и хаотично застроенную агломерацию².

Идея первого варианта состоит в создании небольших городов-спутников, располагаемых вдоль трех радиальных железнодорожных магистралей. Этот вариант не получил положительной оценки, потому что в соответствии с ним спутники оказались бы слишком близко к Парижу и могли бы, очевидно, превратиться в города-спальни. Кроме того, это решение лишь содействовало бы и без того нерегулируемому росту города вдоль магистралей.

По второму варианту предлагается расширить ряд существующих городов вокруг Парижа и среди них такие, как Крей, Мант, Мелен, Мо, Монтро. Удаленные от Парижа в среднем на 40—50 км, эти города располагают населением по 10—30 тыс. жителей. Их население должно было бы вырасти до 200—300 тыс. Недостаток этого проекта тоже в излишней близости выбранных городов к Парижу и, кроме того, высказываются опасения, что эти города потеряют своеобразие исторических центров. Пьер Лаведан считает, что следовало бы выбрать города, расположенные от Парижа на расстоянии от 100 до 200 км, такие как Руан, Орман, Ремс, Труа, и Лё-Ман. Но тогда возникает вопрос, можно ли было бы считать эти города спутниками.

100. Пурдом. Проект системы городов-спутников вокруг Лондона; 1922 г. В то время уже существовали Лечуорт (1) и Уэлвин (2)



По третьему варианту предполагается построить четыре новых больших города-спутника с населением по 200 тыс. человек на расстоянии 40—50 км от Парижа. Этому варианту тоже свойственны недостатки приведенных проектов, а кроме того, не принято удовлетворительного решения относительно расположения этих новых городов.

Последний, наиболее приемлемый вариант предусматривает постепенную перестройку парижских предместий и создание четырех больших полуавтономных жилых комплексов, связанных с городской агломерацией.

Эти концепции развития Парижа представляют собой беспорное свидетельство возможного образования крупной,

многомиллионной агломерации. Каждому решению свойственны свои проблемы. При их сопоставлении необходимо исходить из конкретного анализа современного состояния, специфических условий и возможностей дальнейшего развития города, экономических гипотез роста, а также из исследования более широкой структуры расселения всего района и целой страны.

Бесспорно лишь то, что любой из предложенных вариантов лучше стихийного роста агломерации, происходящего в результате возведения отдельных домов и целых новых районов, называемых «большими ансамблями». Сами по себе эти районы со стороны архитектуры, безусловно, интересны, решения их оригинальны, а организация жизни продумана. Однако они представляют собой только отдельные, друг с другом совершенно нескординированные образования, привязанные скорее к отдельным пригородным районам, а не к общей структуре агломерации, которую они должны были бы органично развивать.

С Парижем чаще всего сравнивают Лондон, которому свойствен ряд сходных проблем. Лондонская агломерация тоже представляет собой сеть, состоящую из 143 административных единиц. В собственном ядре живет почти 3,2 млн. человек, в агломерации Большого Лондона — 8,2 млн., а во всей городской области — почти 11 млн. жителей. В то время как каждый шестой француз живет в парижском районе, каждый пятый англичанин — в окружности 65 км от площади Пиккадили.

Административное деление Лондона еще сложнее, чем деление Парижа. Первоначальный город «сити» площадью 2,7 км², располагавший еще в середине прошлого века населением свыше 120 тыс. человек, сегодня представляет собой гигантский административный центр, в котором работает более 1 млн. человек, но постоянных жителей здесь всего около 5 тыс. Современный город — это собственно Лондонское графство — «Country of London», созданное в 1888 г., границы которого настоящая агломерация существенно переросла.

Лондон, так же как Париж, а впрочем, как почти все города, где угодно на свете, рос без какого бы то ни было плана. Специфичной для англичан была организация различных комиссий и комитетов, которые исследовали ситуацию города, а потом подавали отчеты, в которых содержались разные, в большинстве своем разумные, но мало когда реализовавшиеся рекомендации.

После первой мировой войны появились первые идеи градостроительных решений. К ним относятся, например, пурдомовский проект системы 27 городов-спутников или же аналогичный проект Энвина.

Лондон

Характерным явлением довоенного времени было все возрастающее передвижение жителей Англии на юг страны и, в частности, в лондонскую агломерацию. В 1937 г. была создана специальная комиссия, которая должна была исследовать географическое размещение населения, работающего в промышленности.

Особое внимание комиссия уделила росту Лондона, чрезмерной концентрации мест приложения труда и населения в его пределах. Она предложила целую систему мероприятий, существо которых сводилось к созданию авторитетного правительственного органа, который бы влиял на размещение промышленности, в частности активно воздействовал бы на разгрузку переуплотненных агломераций и, наоборот, поддерживал развитие обезлюдивших областей.

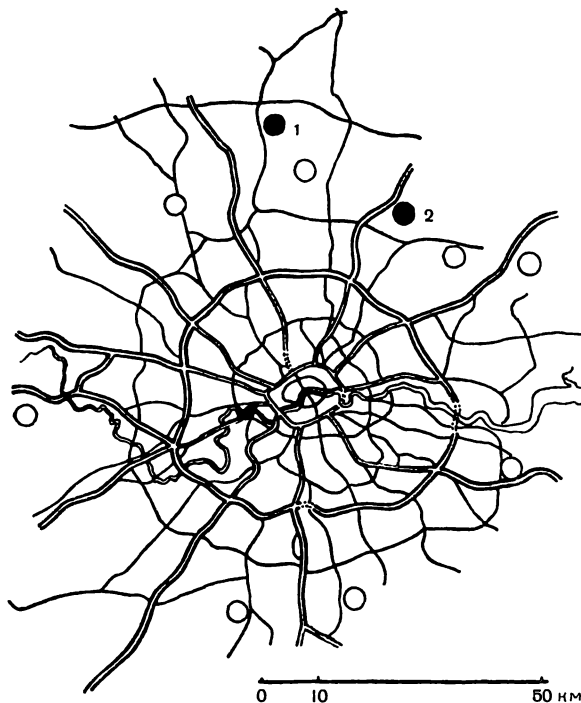
Проекты Лондона военного времени

Настоящие градостроительные работы были начаты в 1940 г., когда Патрик Аберкромби и главный архитектор муниципалитета лондонского графства Джон Генри Форшоу были уполномочены разработать генеральный план графства. В 1942 и 1944 гг. было предложено несколько планов строительства и реконструкции Лондона. Из этого числа работ мы уже ранее называли два проекта: группы МАРС и Л. Гильберсеймера, применивших комбинацию принципов зонального и линейного города.

В октябре 1942 г. был выставлен генеральный план Лондона, разработанный в Королевской академии под руководством известного английского архитектора старшего поколения Эдвина Лютъена. План был решен в духе академических традиций XIX в. Авторы проекта не занимались техническими, эксплуатационными и экономическими проблемами и свой план сами назвали «идеальной возможностью».

Весной 1943 г. в Национальной галерее был выставлен другой план Лондона и его пригородной территории, разработанный коллективом архитекторов под руководством А. У. Кеньона. План охватывал территорию около 2200 км². Его авторы предлагали дезурбанизацию Лондона, который в их проекте вообще назывался не городом, а «самым большим градостроительным комплексом в Великобритании». Для полноты картины необходимо также напомнить о плане реконструкции Сити, разработанном в июне 1943 г. под руководством инженера Ф. Форти. В своем существе этот план ограничивался лишь небольшим улучшением существующего состояния плотно застроенного городского ядра.

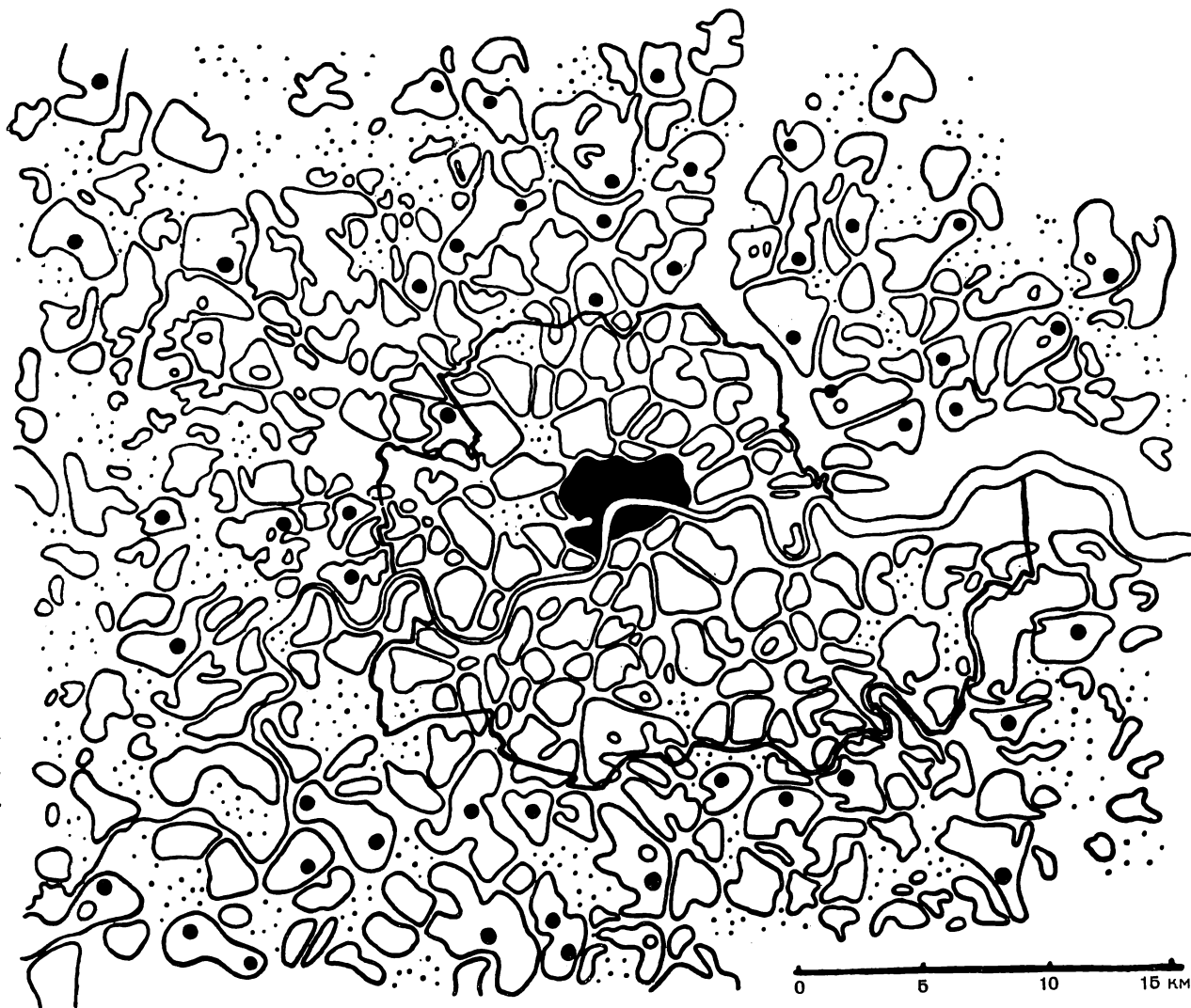
Планы Аберкромби



101. Патрик Аберкромби. План Большого Лондона. Основная сеть автомобильных коммуникаций и проект городов-спутников, 1944 г. Черным обозначены города-спутники, связанные с новыми городами, построенными после войны

1 — Стивенедж; 2 — Харлоу

После двухлетней работы, в июле 1943 г. П. Аберкромби и Д. Г. Форшоу представили план лондонского графства, т. е. компактно застроенного центра существующего Лондона с населением 3 млн. человек. Главная идея проекта состояла в том, чтобы снизить число жителей более чем на 600 тыс. человек. Это снижение должно было произойти в основном вследствие планомерного переселения из города. Сама территория рассматривалась как некий конгломерат мелких жилищных образований, в результате сращивания которых город, собственно, и возник когда-то. Этим планом нельзя было достичь лучших результа-



102. Патрик Аберкромби. План Большого Лондона. Основные общественные комплексы; 1944 г. Выделение отдельных, естественно формирующихся общественных и жилых комплексов на территории города. Черным обозначен общегородской центр и местные центры расселения вне границ лондонского графства

тов, поскольку он был ограничен административными границами, случайно совпавшими с центральной частью значительно более крупного комплекса.

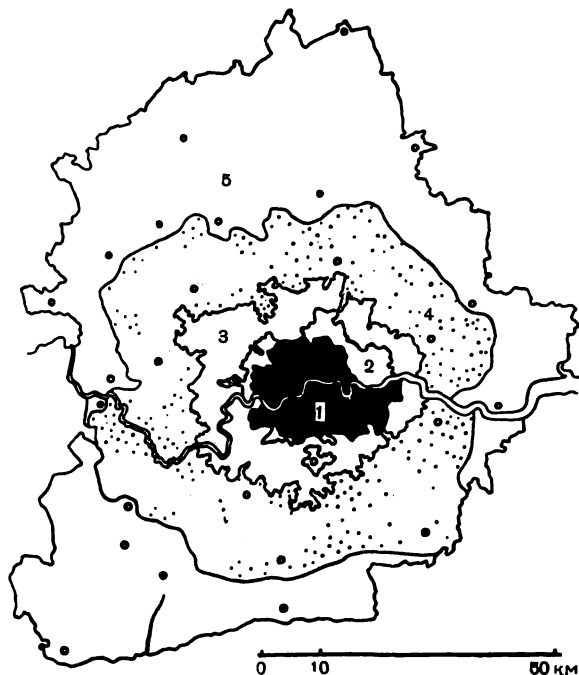
В декабре 1944 г. П. Аберкромби вместе с большим штатом сотрудников закончил план Большого Лондона, начатый в 1942 г. По этому проекту охватывалась территория 6700 км^2 с населением, превышавшим тогда 6 млн. человек, разделенных на 143 самостоятельные административные единицы. Это одна из наиболее крупных выполненных градостроительных работ. Сегодня ее уже рассматривают как классическую. Этот план и его судьба заслуживают того, чтобы рассмотреть их более подробно.

П. Аберкромби во вступлении к сопроводительному документу своего плана весьма ярко формулирует пять основных принципов, на которых базируется общее решение:

«1. ...за исключением чрезвычайных случаев, не допускать в Лондоне и центральных графствах никакой новой промышленности...

2. ...децентрализовать население и промышленность из переуплотненного центра в соответствии с выводами генерального плана лондонского графства...

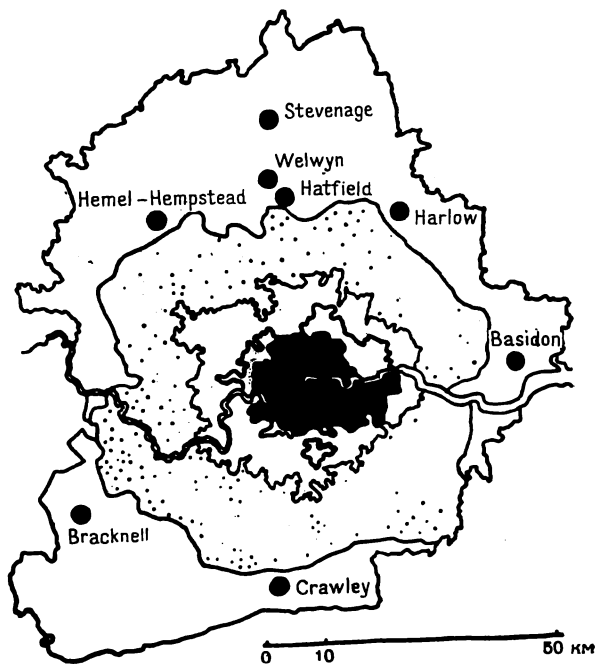
Основным изменением, вытекающим из этих двух принципов, будет новое размещение населения и промышленности внутри области.



103. Патрик Аберкромби. План Большого Лондона. Концепция четырех основных колец; 1944 г.

1 — административная территория лондонского графства (черный цвет); 2 — внутреннее городское кольцо; 3 — предместья; 4 — зеленый пояс; 5 — внешнее ландшафтное кольцо

104. Лондон. Размещение новых городов-спутников; 1946. Эти города, как правило, размещались за границей зеленого изолирующего пояса вокруг Лондона. Кроме них выбраны некоторые так называемые перспективные города, в которых поддерживается развертывание жилищного строительства



3. ...общее число жителей области не вырастет, но наборот, несколько уменьшится. В соответствии с требованием более логичного размещения промышленности произойдет новое размещение населения и промышленности также и за пределами разрабатываемой территории;

4. ...лондонский порт и в дальнейшем останется одним из крупнейших портов мира;

5. ...необходимо создать новые инструменты планирования, включая воздействие на цены участков»³.

Существование решения состояло в том, чтобы разгрузить город более чем на 1 млн. жителей. Внутри разрабатываемой области должно было переместиться свыше 769 тыс. жителей, из них 125 тыс. — в жилые районы, связанные с компактной застройкой и называемые Аберкромби квазисателлитами. В 10 вновь спроектированных городов-спутников предполагалось переселить 383 250 жителей, а в существующие города вокруг Лондона 261 тыс. человек. Вне планируемого района должно было переселиться 263 750 жителей. Этим принципам соответствовала и общая планировочная концепция Большого Лондона, разделенного на «четыре округа, которые могут быть охарактеризованы следующим образом:

- 1) внутренний городской округ;
- 2) округ предместий;
- 3) зеленый пояс;
- 4) внешний ландшафтный округ»⁴.

Первый округ представляет собой центральную компактную городскую территорию, охватывающую почти всю площадь графства и некоторые другие административные единицы за его пределами. Именно с этой территории предполагалось перемещение населения и точек приложения труда.

Другие округа представляют собой по существу компактные, но не столь плотно застроенные предместья, в которых количество населения должно было стабилизироваться. Зеленый пояс резервировался для сельского хозяйства. Он должен был стать своеобразной преградой на пути роста города. Внешний пояс, наоборот, был предназначен для размещения жилой застройки и промышленности, выводимых из центральной области.

Таковы главные черты проекта, проработанного весьма подробно вместе с анализами промышленности, решением транспортных вопросов, проектом зеленых площадей и зон отдыха. Авторы не забыли даже выделить охраняемые зеленые области для отдыха и спроектировать пешеходные трассы для прогулок жителей в окрестности города. Этот проект системой округов напоминает некоторые теоретические концепции, рассмотренные нами в предыдущих главах.

Планировка самой застраиваемой территории лишь намечена в радиально-кольцевой системе коммуникаций, в системе обслуживания и в проекте последовательного членения жилой территории на микрорайоны с числом жителей 5—10 тыс., «что представляет максимальную величину социальной единицы, которую мы считаем приемлемой и которую мы поэтому предложили в плане лондонского графства»⁵. Величина микрорайона, далее делимого на группы по 100—300 семей, выводилась из количества жителей, имеющих детей и потому зависящих от начальной школы. Для среднего микрорайона в плане приведены соответствующие расчеты и несколько примеров конкретного градостроительного решения. Составной частью проекта является также план и расчеты города-спутника на 60 тыс. жителей, располагаемого на одном из предложенных мест у города Онгар в Эссексе.

Авторы предложили свой проект только как предварительную концепцию, рекомендуя разработать на его основе генеральный план города, по которому можно было бы руководить строительством и дальнейшим развитием. Первой предпосылкой планомерного развития Лондона они считали преобразование его административных органов и особенно деятельность авторитетного планирующего учреждения для всей лондонской области.

Английские «новые города»

Некоторые принципы плана Большого Лондона начали реализовать в первые послевоенные годы. В 1946 г. был издан закон о новых городах, в соответствии с которым только вокруг Лондона, в среднем на расстоянии 40—50 км от него, началось строительство восьми городов-спутников, из которых два воздвигались на местах, предложенных планом Аберкромби. Кроме того, на расстоянии 60—100 км было выбрано 12 существующих городов — «expanding towns», с которыми Лондон заключил договор о переселении жителей и принял на себя обязательства, касающиеся финансовой помощи.

Всего после войны в Англии было заложено 15 новых городов. Они строились не на абсолютно свободных территориях и в своем большинстве были связаны с поселениями, имевшими в целом 133 302 коренных жителя. Средняя перспективная величина была определена в 50—70 тыс. жителей, что в целом составляет 895 тыс. человек. В настоящее время в этих городах живет свыше полумиллиона человек. В их градостроительном решении были использованы некоторые принципы городов-садов, касающиеся главным образом озеленения и преобладания малоэтажной застройки с низкой плотностью населения. Жителям были созданы здоровые условия жизни. Архитектурное решение новых жилых комплексов и, в частности, их торговых и общественных центров вместе с пространствами для пешеходов отличается тщательностью. Новые английские города бесспорно относятся к наиболее интересным результатам послевоенного градостроительства⁶.

Однако строительство новых городов вызвало и критику. Обнаруживается тот факт, что проживание в новых городах доступно лишь для обеспеченных слоев населения и что поэтому жилищная проблема не решается как раз там, где она наиболее остра. В новых городах не удалось создать удовлетворительной среды для общественной жизни. Критикуется также невыразительность общего решения, слишком низкая плотность населения и бесконечное море небольших индивидуальных домов. Психологи констатируют, что в новых городах не формируются дружеские связи и люди живут во взаимной изоляции. В последних

вариантах градостроительного решения «новых городов», как, например, в проекте нереализованного Хука, очевидно стремление к большей концентрации, увеличению плотности населения и замене свободной структуры микрорайонов более компактным решением плана.

Большой Лондон растет дальше

Новые города не выполнили своей основной роли. Они не разгрузили переуплотненный городской центр. Английский урбанист А. Армстронг сказал об этом на недавно состоявшейся градостроительной конференции в Дортмунде: «Эти города удалены от Лондона на значительное расстояние и затрудняют ежедневные поездки, что, собственно, и не предусматривалось, поскольку поездки уже сами по себе достаточно большие. Скорее эти города должны были ...функционировать как самостоятельные города, причем главной идеей было откатать полмиллиона из 9 миллионов официальных жителей Лондона.

Однако какая могла быть разница между 9 и 8½ миллионами? Но и этот главный замысел не оправдал себя. Полмиллиона жителей не было выселено из Лондона, но, наоборот, население Лондона за время строительства этих городов увеличилось на 1 млн.»⁷

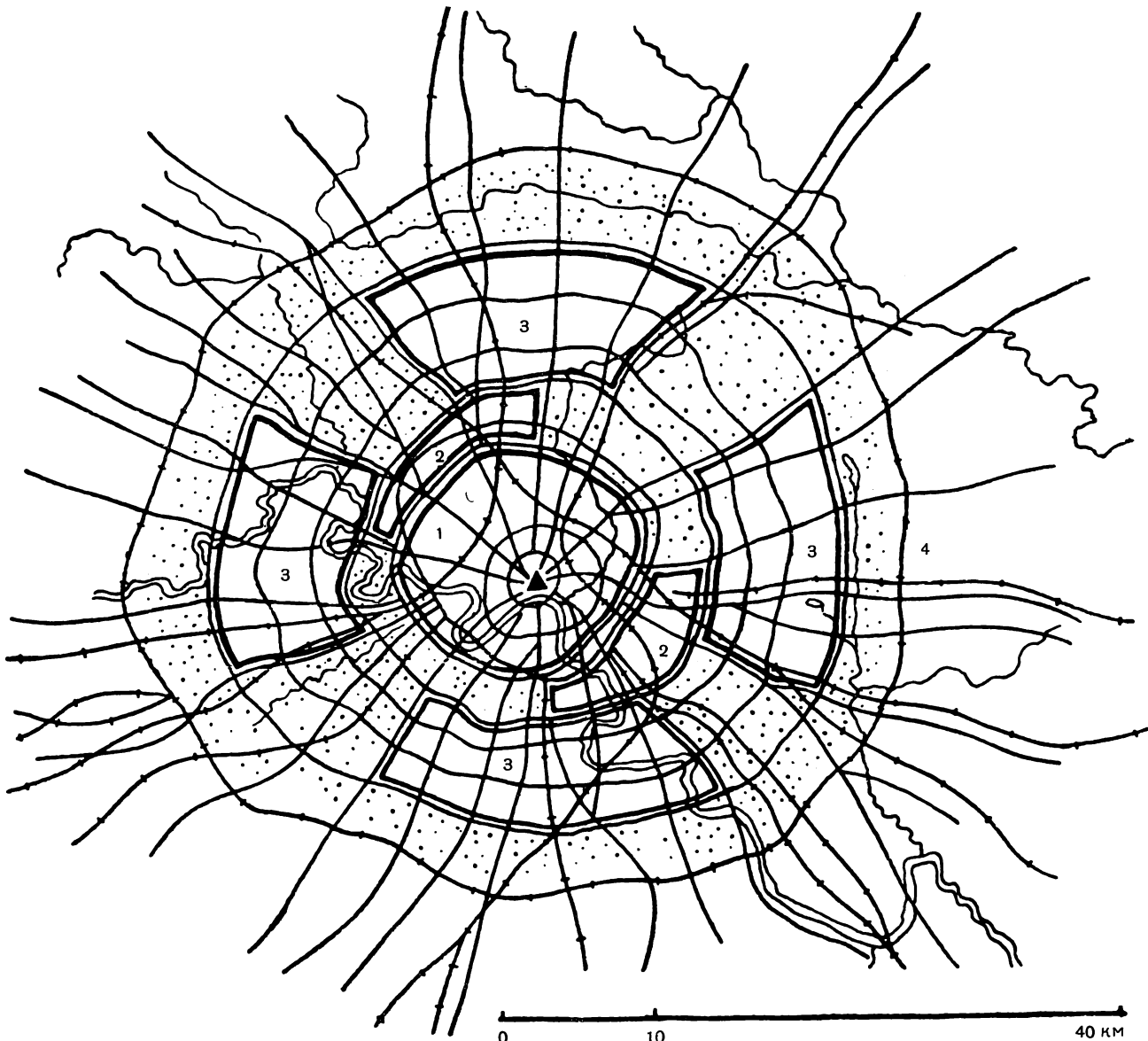
Хотя в центральной части Лондона количество работающих в промышленности уменьшается, в то же время каждый год количество работающих здесь служащих административных учреждений возрастает на 15 тыс. За период с 1948 по 1956 г. в центре Лондона было допущено строительство конторских зданий с общей площадью всех помещений около 4 млн. м². Этот процесс продолжается, в последнее время здесь строятся башенные административные объекты. Продолжается и перемещение жителей в лондонскую область. Почти 40% всех новых точек приложения труда Англии и Уэльса возникает в лондонской области, а свыше 13% — непосредственно в центре города. В новые города переселяется население не из центров, а из внешнего округа и агломерация в результате этого еще более увеличивается. Ежегодно в агломерации прибывает по 70 тыс. жителей. При этом в городе остались последние резервные территории приблизительно для 128 тыс. квартир, а в новых городах-спутниках — для 62 тыс. квартир.

Эти факты могут служить поводом для нового ряда анализов и выводов. В 1960 г. официальная комиссия исследовала ход осуществления плана Большого Лондона. Комиссия, подобно тому как это уже раньше отмечал сам автор Аберкромби, констатировала, что главные принципы плана не реализуются. Не удалось отрегулировать развитие мест приложения труда и лимитировать число жителей*. Новые города не помогли разгрузке переуплотненного центра, в котором все больше концентрируются административные учреждения. В городе не были построены коммуникационные сооружения, возрастают трудности с транспортом. Вся агломерация непрерывно и стихийно растет, а ее центр все больше перегружается.

По мнению комиссии, «эти отклонения от предпосылок плана Большого Лондона будут скорее увеличиваться, чем уменьшаться», и поэтому «комиссия не сомневается в том, что предпосылки плана Большого Лондона требуют как можно более скорого пересмотра. Для всей рассматриваемой территории такую меру может обеспечить только орган, у которого была бы официальная обязанность контролировать всю соответствующую территорию и планировать необходимым образом»⁸.

Конечно, проще всего было бы свалить вину на генеральный план, однако ясно, что причины неудовлетворительного развития Лондона кроются в другом. Ближе к действительности оказываются выводы комиссии там, где они констатируют недостатки в координации и руководстве общим развитием города и напоминают о том, что именно в этом было и остается одно из основных условий реализации плана.

* По данным Совета Большого Лондона 1971 г., за последнее десятилетие удалось все же сократить население города, которое к 1970 г. уменьшилось до 7,6 млн. человек. (Прим. ред.)

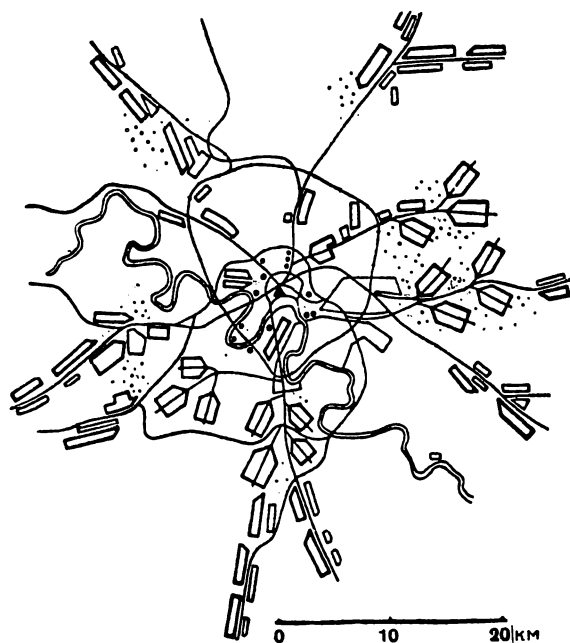
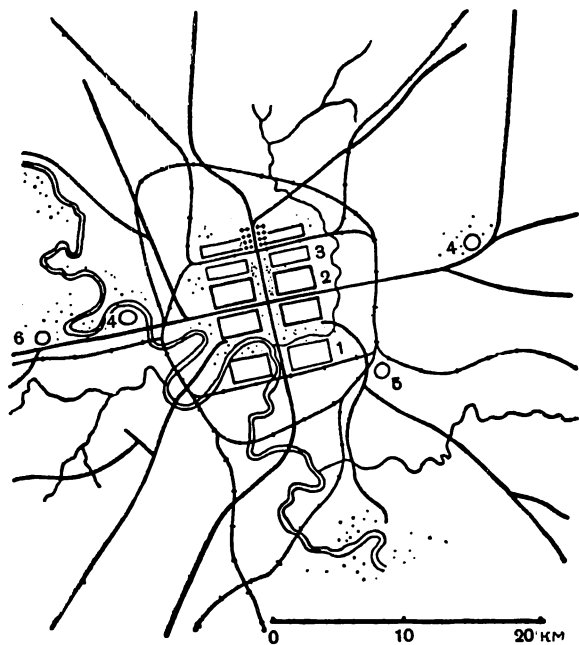


105. С. С. Шестаков.
Большая Москва; 1924 г.

1 — центральная городская зона; 2 — два промышленных сектора; 3 — четыре сектора городов-садов; 4 — окружная железная дорога

Другая комиссия констатировала, что с 1944 г. не разрабатывался никакой новый комплексный план Лондона и его области и что «строительство ведет большое количество организаций с различными функциями, имеющих разные интересы и потому действующих лишь в своих ограниченных сферах... Отсутствует координирующий авторитетный орган, который бы выступал от имени Большого Лондона»⁹. Именно поэтому выдвигается ряд различных предложений, по одним из которых новые города отрицают, а по другим считается необходимым строить их в как можно большем количестве. Одни рекомендуют строить новые небольшие города, а другие — города для 300—400 тыс. жителей. Тот факт, что Лондон разрастается преимущественно за счет административных учреждений, породил идею о необходимости построить вокруг Лондона несколько городов для учреждений и служащих с населением по 200 тыс. жителей.

Однако все эти проекты весьма проблематичны и нереальны до тех пор, пока правительство не обеспечит условия, в которых план можно было бы реализовать»¹⁰. Это относится не только к плану Лондона 1944 г., но к любому другому плану этого большого города, осуществ-



вление которого особенно тесно связано с общим развитием расселения и размещением производительных сил в Англии.

Москва

106. Ле Корбюзье. Проект реконструкции Москвы; 1930 г. Первое проектное воплощение идей Лучезарного города Корбюзье

1 — промышленность; 2 — жилье; 3 — административный центр; 4 — спортивные центры; 5 — главный вокзал; 6 — университетский городок

«Большая Москва» Шестакова

107. Эрнст Май. Москва — групповой город; 1932 г. Более жирной линией обведены жилые районы, тонкой линией обведена промышленная территория. Вариант представляет собой наиболее яркое воплощение дезурбанистических тенденций

Еще в первые годы после революции был разработан проект «Новой Москвы». Достаточно напомнить о том, что Парк культуры и отдыха им. Горького, ныне пользующийся большой популярностью, был заложен в соответствии с этим планом еще в 1923 г. Его заложили на месте бывшей городской свалки и в том же году использовали для проведения первой сельскохозяйственной выставки. Тогда еще не были созданы экономические предпосылки для более широких вмешательств в старую структуру города. Тем не менее благодаря первому плану была начата систематическая градостроительная деятельность, которая существенным образом повлияла и на планирование других советских городов.

Наиболее интересный проект Большой Москвы середины 20-х годов был разработан С. С. Шестаковым¹¹. Проект представлял собой ясную концепцию разгрузки города за счет городов-спутников.

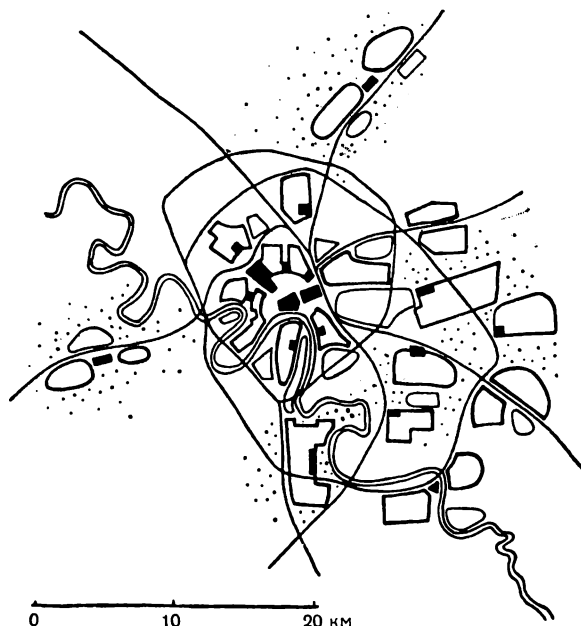
Планом предусматривалась планировка не только самого города, но и обширной пригородной территории, причем собственно Большая Москва охватывала площадь 215 000 га.

Обращает на себя внимание предполагаемый рост населения по плану Шестакова, весьма точно соответствовавший действительному развитию.

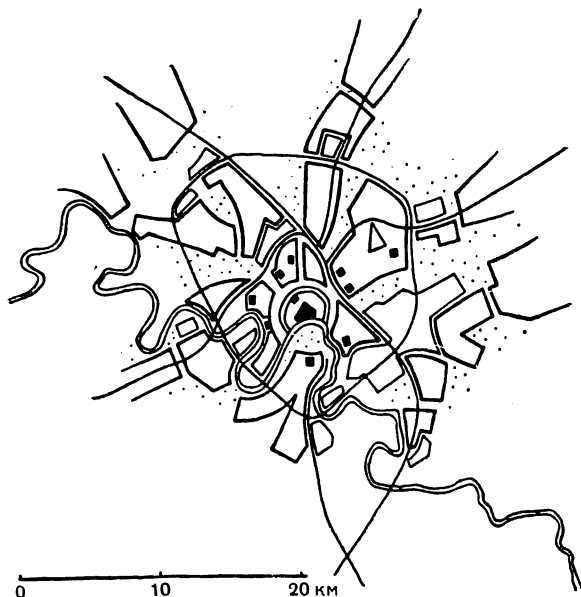
Активная дискуссия о градостроительных проблемах, проходившая на рубеже 20-х и 30-х годов, довольно отчетливо отразилась и во взглядах на дальнейшее развитие Москвы. Эти вопросы рассматривал и пленум ЦК ВКП(б), проходивший 11—15 июня 1931 г. Пленум принял постановление о перепланировке г. Москвы, как социалистической столицы пролетарского государства¹².

Варианты 1930— 1932 гг.

В процессе подготовки генерального плана реконструкции Москвы в период около 1930 г. советские и зарубежные архитекторы разработали ряд вариантов дальнейшего развития города. Вплоть до сегодняшнего дня эти варианты представляют собой наиболее полный сборник различных возможностей решения градостроительной структуры большой существующей агломерации¹³.



108. Ганнес Майер. Москва — город со спутниками; 1932 г. Большие спутники сосредоточены вокруг основных транспортных линий и особенно в юго-восточном направлении за крупнейшими московскими промышленными районами



109. Курт Мейер. Москва — город с предместьями; 1932 г. Расселение развивается в виде непрерывных поясных цепей вдоль основных транспортных линий

К этим вариантам относится также ответ Ле Корбюзье на анкету о дальнейшем развитии Москвы, сопровождаемый графическим проектом более позднего Лучезарного города¹⁴.

Наиболее характерным было решение коллектива, которым руководил Эрнст Май. Проект был назван «групповым городом», но сами авторы разрабатывали его под девизом «пролетарская Москва — город-коллектив». Город по этому проекту решался как система «производственно-жилищных комбинатов», т. е. районов со средним количеством населения 100 тыс. жителей. Легкая промышленность территориально связана с комбинатами. Пешеходная доступность к ней через зеленые пояса составляет 15—20 мин. Тяжелая промышленность сохраняется на юго-востоке и востоке, она связана с жилищными комбинатами своих окрестностей скоростными дорогами, которые должны были стать основным средством транспорта во всем групповом городе. Отдельные комбинаты, удаленные от Москвы на 10—15 км, представляют собой типичную механическую строчную застройку, развитую, как правило, вдоль коммуникационной оси, а принцип параллельного членения жилья и производства, очевидно, связан с концепцией Милютина¹⁵.

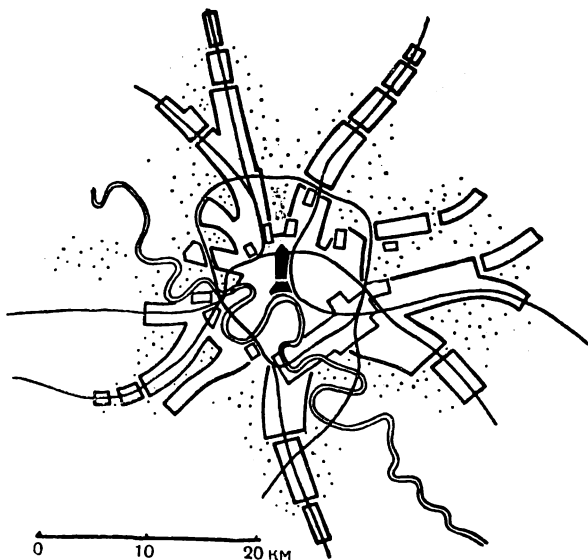
На этом проекте легко проследить относительность различных понятий. Деление города на комбинаты является использованием принципа, который в СССР предлагался так называемыми урбанистами, и в частности Л. Сабсовичем. Однако в конкретных условиях Москвы использование этого принципа не означало проявления урбанистических тенденций, но представляло собой, наоборот, явную дезурбанистическую концепцию.

Идею «сателлитового города» выдвигает группа Ганнеса Майера, а сам он заявляет, что «Москва — это система городов с полным административным, политическим, культурным и хозяйственным обслуживанием»¹⁶. Это решение, подобно предыдущему проекту, предполагало перемещение жителей в города-спутники, привязанные к железнодорожным путям и размещенные главным образом в юго-восточном направлении, за промышленностью.

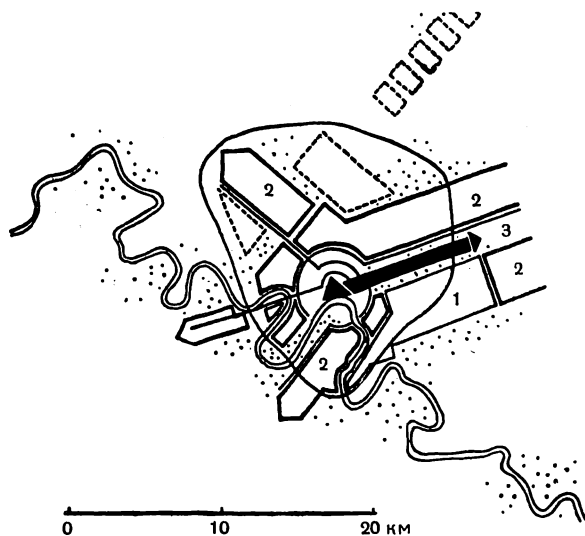
Наиболее компактным проектом зарубежных авторов был «город с предместьями», созданный группой Курта Мейера. Связанные с центром отдельные поясные, комплексно оборудованные районы, должны были отходить от него лучеобразно. Этот проект в большей степени, чем другие, учитывал существующие условия города и его отдельные функциональные зоны. Курт Мейер обосновывал решение тем, что «принципом государственного порядка социализма является принцип демократического централизма. Идеальная геометрическая фигура этого принципа — система лучей...»¹⁷. Сходная концепция была у коллектива советских архитекторов, предложивших так называемый город с колониями.

Суть решения составляет тоже звездообразное развитие города вдоль отдельных железнодорожных путей. Оно должно было представлять собой продолжение на плановой основе развития расселения в окрестностях Москвы, которое стихийно сосредоточивалось в цепи вдоль железных дорог.

Самыми интересными были три проекта коллективов советских архитекторов, которые учитывали возможности развития всех функциональных компонентов города в будущем и этому фактору подчинили свои концепции.



110. Г. Б. Красин и коллектив. Москва — город, развивающийся звездообразно; 1932 г. В значительной степени сконцентрированный город с радиальными лучами жилых комплексов



111. В. В. Кратюк и коллектив. Москва — город как совмещение специализированных районов; 1932 г. Динамичный план, учитывающий дальнейшие возможности развития города поясами вдоль вновь спроектированных скоростных дорог

1 — промышленность; 2 — жилая территория; 3 — направление развития центра

Подготовка генерального плана

Бригада В. В. Кратюка разрабатывала Москву как «сумму специализированных районов» и рассчитывала на рост города и его центра вдоль трасс скоростных дорог «в нескольких направлениях, неравноценных по своему объему и интенсивности, с сохранением основного направления, подчиненного основному фактору промышленности на восток»¹⁸.

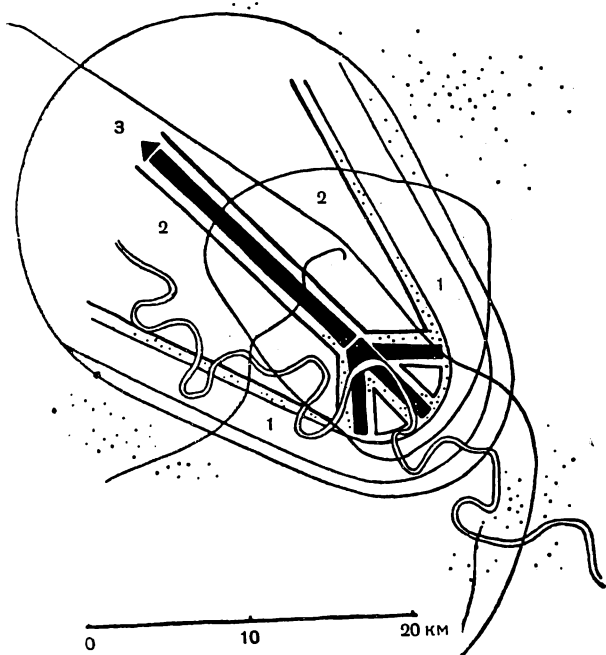
Группа Н. А. Ладовского предложила «город-ракету». Этот проект на первый взгляд мог бы показаться весьма формалистичным и нереальным. Необходимо, однако, помнить, что графическое изображение отдельных проектов схематично и отражает лишь главную идею решения. Сопоставление схемы с самим решением показывает, что авторы и этого проекта учитывали конкретные условия.

Решение Ладовского представляет собой своеобразное использование идеи зонального города, состоящего из четырех параллельных зон — центра, жилой, промышленной и сельскохозяйственной. Представляет интерес тот факт, что в 50-е годы этот принцип в качестве якобы совершенно нового решения предложил один западногерманский автор. Конкретное рождение этого принципа в условиях Москвы произошло вследствие существующего расположения города и стремления использовать здесь зональный принцип. Недостатки этого проекта состоят в том, что промышленность размещается вдоль реки, отрезая, таким образом, существенную часть города от природы и т. п.

Непрерывным комплексным городом назвала свой проект бригада членов известного Всероссийского общества пролетарских архитекторов — ВОПРА, основанного в 1929 г. и руководимого В. В. Бабуровым. По существу это был зональный город с параллельной компоновкой пяти комплексов жилых единиц, предвосхитивший сходное использование того же принципа группой МАРС и Гильберсеймером в проектах Лондона. Вновь очень интересной была идея поясного развития центра в направлении на юго-запад и северо-восток; та же идея в несколько иной форме появилась и в настоящее время.

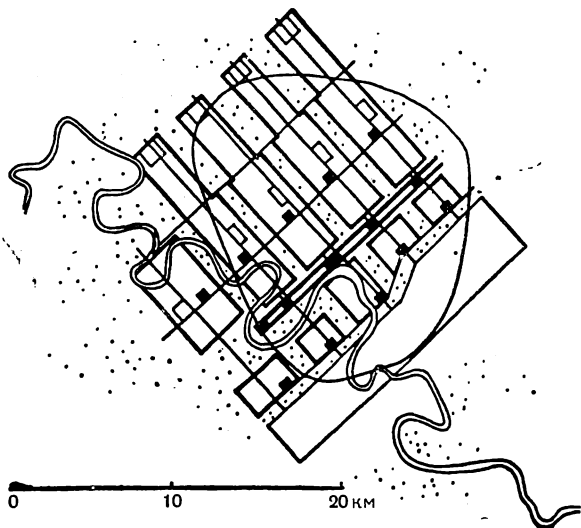
Несмотря на то что вышеприведенные проекты были интересны, отличались новизной и оригинальностью, ни один из них не был использован. Очевидно, это произошло потому, что в них содержались слишком отвлеченно теоретические и малореальные концепции, которые в недостаточной мере учитывали существующий город, его возможность и потребности. Одновременно нельзя забывать о том, что эти работы оценивались в тот период, когда в советской архитектуре и градостроительстве наметился сдвиг от авангардистских направлений к более традиционным трактовкам и реальным решениям, необходимым в период перехода от программных градостроительных заявлений к конкретному строительству городов.

Уже упоминавшийся июньский пленум ЦК ВКП(б) (1931 г.) пришел к заключению, что «дальнейшее развитие промышленного строительства страны должно идти по линии создания новых промышленных очагов в крестьянских районах и, тем самым, приближать окончательное уничтожение противоположности между городом и деревней», а поэтому



112. Н. А. Ладовский и коллектив. Москва — город-«ракета»; 1932 г. Яркая концепция, являющаяся своеобразным выражением принципов поясного города

1 — промышленность; 2 — жилая территория; 3 — направление развития центра



113. Коллектив ВОПРА. Москва — непрерывный комплексный город; 1932 г. Использование принципа поясного города

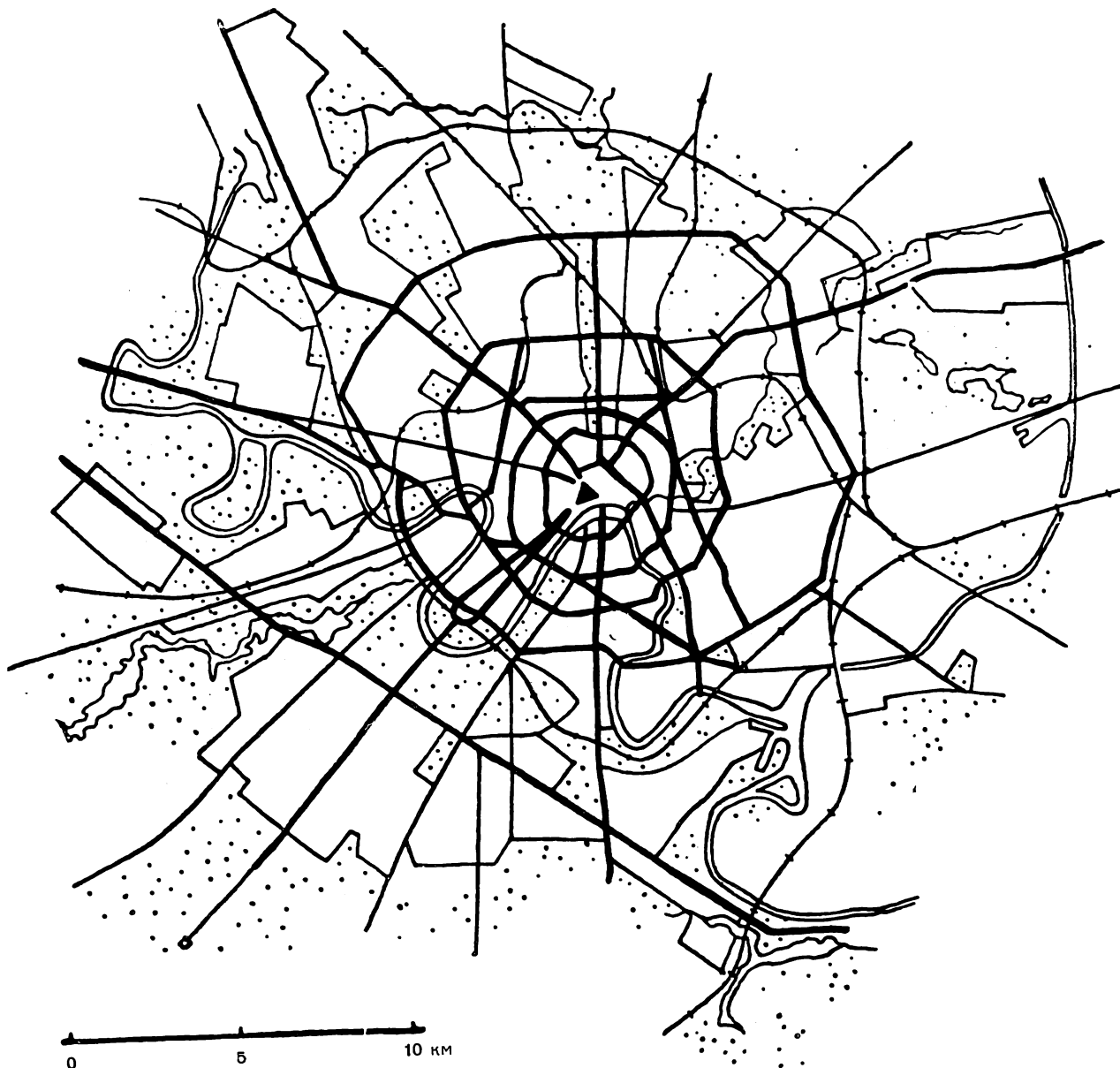
нецелесообразно нагромождение большого количества предприятий в ныне сложившихся крупных городских центрах¹⁹. На основе этих выводов было решено с 1932 г. в Москве и Ленинграде не размещать новых промышленных предприятий. Позже это решение было распространено на Киев, Харьков, Ростов-на-Дону, г. Горький и Свердловск. Оно оказало значительное влияние на планирование дальнейшего развития Москвы. Той же цели содействовали принципы разработки и утверждения генеральных планов городов, одобренные Советским правительством в июне 1933 г. Эти принципы формулировались следующим образом:

«а) обеспечивать возможность дальнейшего развития и роста населенных мест в соответствии с общими перспективами развития народного хозяйства СССР; б) обеспечивать наиболее благоприятные условия деятельности и развития новых и расширения существующих промышленных и транспортных предприятий; в) обеспечивать создание наиболее благоприятных условий труда и жизни населения; г) предусматривать места для строительства учреждений по социально-культурному и бытовому обслуживанию, в целях планомерной перестройки быта на социалистических началах...; д) содержать указания по архитектурно-художественному оформлению»²⁰.

Рабочие группы специальной комиссии исследовали вопросы размеров городов и основные концепции, касающиеся транспорта, архитектурных решений, жилищного строительства, общественного обслуживания, промышленности и инженерных сетей. В 1932 г. работу над общим генеральным планом Москвы начал большой авторский коллектив под руководством В. Н. Семенова. Основа плана была готова в июне 1933 г. Оценивала эту работу большая комиссия, в составе которой были наиболее известные советские архитекторы и градостроители: Б. М. Иофан, А. В. Щусев, И. В. Жолтовский, К. С. Алабян, В. А. Веснин и М. Я. Гинзбург. В 1934 г. продолжались уточнение и проработка всего плана, которой руководил С. Е. Чернышов. Одновременно с городом разрабатывались вопросы его пригородной территории и зоны отдыха.

Генеральный план реконструкции Москвы 1935 г.

Вскоре после открытия первой линии метрополитена, 10 июля 1935 г. был одобрен генеральный план реконструкции Москвы. В Постановлении об этом плане сформулированы также некоторые общие градострои-



114. Москва. Генеральный план строительства и реконструкции; 1935 г. Основная концепция исходит из сохранения радиально-кольцевой планировочной системы, в которой отдельные жилые комплексы отделены один от другого выразительными зелеными клиньями

тельные принципы, ставшие основой дальнейшего развития строительства советских городов. В Постановлении говорилось о том, что «ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергают проекты сохранения существующего города, как законсервированного музейного города старины, с созданием нового города за пределами существующего. ЦК ВКП(б) и СНК СССР отвергают также предложения о сломке сложившегося города и постройке на его месте города по совершенно новому плану. ЦК ВКП(б) и СНК СССР считают, что при определении плана Москвы необходимо исходить из сохранения основ исторически сложившегося города, но с коренной перепланировкой его путем решительного упорядочения сети городских улиц и площадей. Важнейшими условиями этой перепланировки являются правильное размещение жилых домов, промышленности, железнодорожного транспорта и складского хозяйства, обводнение города, разуплотнение и правильная организация жилых кварталов с созданием нормальных здоровых условий жизни населения города»²¹.

Далее в Постановлении было высказано положение, сильно повлияв-

шее на дальнейшее развитие советской архитектуры. Оно заключалось в том, что «должно быть достигнуто целостное архитектурное оформление площадей, магистралей, набережных, парков, с использованием при строительстве жилых и общественных зданий лучших образцов классической и новой архитектуры, а также всех достижений архитектурно-строительной техники»²².

Главные принципы нового плана Москвы можно свести к нескольким пунктам:

1) не закладывать в Москве никакой новой промышленности, а перспективную численность населения определить в 5 млн.;

2) снизить плотность населения и в связи с этим постепенно расширять границы города с 28 000 до 60 000 га основное расширение города на 16 000 га, провести на юго-западе, где будет сосредоточено обширное жилищное строительство;

3) постепенно присоединять к городу резервные территории и, кроме того, создать вдоль границ города непрерывный лесной и парковый пояс шириной 10 км;

4) обеспечить снабжение города водой, соорудить канал Москва — Волга, а на территории города создать систему водоемов;

5) построить набережные рек Москвы и Яузы и провести по ним хорошо оборудованные коммуникации; очистить территорию Лужников и другие набережные от устаревших строений и разрешать на набережных строительство только жилых и общественных зданий;

6) разгрузить и перестроить центр города и другие территории, предназначенные для крупных общественных зданий;

7) создать систему улиц шириной не менее 30—40 м, а наряду с этим построить магистрали и систему колец, стремясь к улучшению транспортных связей и разгрузке центра города;

8) вместо малых кварталов площадью 1,5—2 га строить укрупненные жилые микрорайоны площадью 9—15 га; застройку проводить в соответствии с требованиями инсоляции и проветривания; плотность снижать таким образом, чтобы в среднем в микрорайонах она не превышала 400 жителей на 1 га. Строить шестизэтажные жилые дома, а на ведущих площадях — дома 7—14-этажные;

9) создавать сеть общественного обслуживания, размещая ее предприятия не в жилых домах, а на удобных местах в микрорайонах;

10) постепенно вывести из города промышленные предприятия, вредные в гигиеническом и опасные в пожарном отношении, а также мелкие предприятия, препятствующие реконструкции города;

11) вывести из пределов города сортировочные и товарные станции и склады, осуществить реконструкцию и электрификацию московского железнодорожного узла.

В Постановлении помимо принципов нового плана содержались конкретные задачи строительства и их сроки, разбитые на отдельные этапы. Были поставлены точные задачи строительства дорог и мостов, жилищ и общественных зданий, набережных, инженерных сетей и энергетических устройств.

Оценивая сегодня генеральный план Москвы 1935 г. и рассматривая результаты его осуществления, можно глядеть на его концепцию по-разному. Можно, безусловно, обратить внимание на те сильные акценты, которые придавались парадным пространствам. Можно не согласиться с тем, что большинство домов строилось вдоль основных городских магистралей и что их архитектура не отвечала ни своему времени, ни их жилой функции. Можно критически относиться к чрезмерной компактности и довольно традиционной трактовке городского плана и композиции отдельных улиц и площадей. Можно сожалеть и о том, что не были в большей мере использованы те отдельные возможности для разгрузки города, которые возникали в результате слома и реконструкции старого города.

Имея в виду отдельные факты, можно говорить об излишних укра-

шениях на фасадах домов и злоупотреблении симметрией в качестве композиционного принципа при сооружении отдельных зданий, ансамблей, городских пространств и целых районов. Трудно согласиться и со слишком плотной застройкой на новых набережных. Такая застройка неудачна на берегу не очень широкой реки; она подавляет конфигурацию недостаточно выразительного рельефа города.

Но вместе с тем необходимо помнить, что мы даем оценку 30-м годам с позиций не только опыта, но и возможностей 60-х годов. Мы делаем это с позиций сегодняшнего дня и именно с этой позиции мы должны оценить основную концепцию этого плана. В то время, когда автомобилей в Москве было немного, в городе были созданы улицы, которые еще длительное время будут удовлетворять требованиям современного городского транспорта, создавать возможность для относительно легкого строительства транспортных развязок даже на важнейших узлах внутри города. В то время, когда Советский Союз еще не достиг современного экономического уровня и технической зрелости, был заложен метрополитен, по сегодняшний день составляющий основу городского транспорта. В те же годы был построен канал Москва — Волга, ставший необходимым условием жизни города.

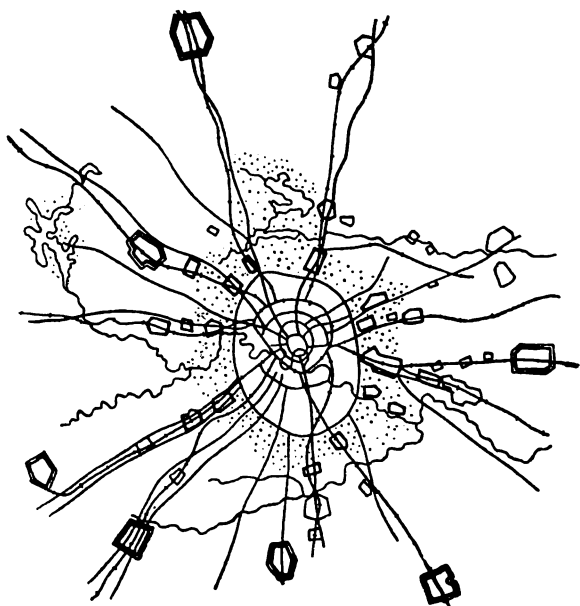
Общая концепция генерального плана обеспечила условия для гармоничного развития города и его пригородной территории. Несмотря на довольно высокую компактность застройки, она обеспечила условия для создания широких зеленых клиньев, идущих в глубину города. При всех частных спорных вопросах план Москвы был и остается тем единственным генеральным планом крупной столицы мира, который действительно соблюдается и в соответствии с которым осуществляется проводимое строительство. Наше уважение к результатам реконструкции города тем больше, что мы помним о тяжелых годах войны и трудностях послевоенной реконструкции.

Когда Ф. Л. Райт вернулся в США с Первого съезда советских архитекторов, он заявил в августе 1937 г. следующее: «Хотя планы новой Москвы мне кажутся ошибочными, они все же превосходят все, что я видел в планировке городов... Когда Москва будет построена, она, наверняка, будет первым городом мира. Разумеется для меня это устаревшее понятие в сравнении с действительно современной идеей — Бродакр Сити»²³. Естественно, что Ф. Л. Райт, будучи сторонником полного отрицания городов, не мог согласиться с планом Москвы. Однако тем большее значение приобретает его положительная оценка генерального плана, с которым он познакомился на съезде.

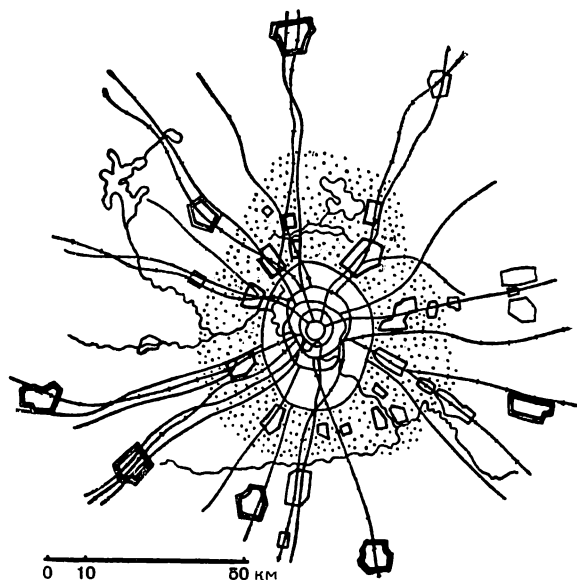
Большую роль для строительства Москвы сыграла развернувшаяся в 1954—1955 гг. критика украшательских тенденций и преувеличенной монументальности и парадности. Новая направленность архитектурного творчества отразилась не только в создании отдельных зданий, но и в дальнейшем углублении градостроительных концепций в переходе к комплексному строительству целых жилых кварталов и районов.

Расширение границ Москвы

Неменьшее значение имело постановление Президиума Верховного Совета РСФСР о расширении границ Москвы и создании вокруг нее защитного лесо-паркового пояса (1960 г.). При утверждении генплана реконструкции в 1935 г. территория города составляла 28 500 га, а в 1960 г. — приблизительно 35 000 га. По новому решению территория города увеличивалась до 87 500 га. Эта площадь ограничивалась ныне уже построенной кольцевой автомобильной дорогой длиной 109 км. Кроме того, к городу было присоединено 180 тыс. га зеленого пояса, а это значит, что территория города в целом увеличилась почти в 8 раз. Нет необходимости особенно подчеркивать значение этого мероприятия. Достаточно вспомнить о тех трудностях, с которыми сталкиваются Париж, Лондон и другие крупные города, сжатые устаревшими административными границами. Вместе с расширением границ Москвы был сделан первый шаг к разработке нового генерального плана города, на



115. Г. Е. Мищенко. Москва; 1961 г. Первый и третий варианты, по которым предполагается приблизительно 1 млн. человек разместить в зеленом поясе, а дальнейшее развитие жилых комплексов вести за пределами этого пояса



116. Г. Е. Мищенко. Москва; 1961 г. Второй вариант, по которому помимо городов-спутников за пределами зеленого пояса предполагается почти двойное увеличение числа жителей в жилых комплексах внутри зеленого пояса

Варианты дальнейшего развития

основе которого можно решить вновь возникшие задачи строительства, связанные с новыми, ранее непредвиденными условиями и потребностями. Генеральный план 1935 г. был разработан на перспективу 20—25 лет. Его срок истек, а основные задачи были выполнены. Фактом строительства города-спутника Крюково* обозначились тенденции, также непредвиденные генеральным планом 1935 г. Аналогично этому в 30-е годы не предусматривали строительства в центре транспортных развязок, создающихся в настоящее время в большом объеме.

Подготовка нового генерального плана Москвы была начата с разработки технико-экономических показателей, которыми должны были определиться основные принципы дальнейшего развития города. Работа над новым генеральным планом стала одновременно поводом для обширной дискуссии о принципах новых решений, развернувшейся, в частности, на страницах отдельных специальных журналов. В качестве главной цели дальнейшего строительства и реконструкции города Н. Н. Уллас назвал «определение принципов организации и условий жизни населения в сферах труда, быта и отдыха, с учетом развивающегося коммунистического уклада», и разработку на этой базе основных показателей и нормативов, характеризующих уровень жизни, который будет достигнут к 1981 г.»²⁴

Внимание участников дискуссии сосредоточилось главным образом на различных возможностях дальнейшего развития структуры расселения. Сегодня** в пределах территории, ограниченной кольцевой дорогой, проживает приблизительно 6 млн. жителей, в зеленом поясе — около 1 млн. и еще 0,6 млн. — на компактной городской территории вне этих границ. Это значит, что в целом в агломерации проживает 7,6 млн. человек. Только в результате естественного прироста эта цифра в 1980 г. вырастет до 9 млн. и это при условии предельного ограничения какой бы то ни было миграции в город.

Естественно возникает вопрос, где разместить этих жителей или как сократить их число. Задача еще усложняется тем, что при условии предполагаемого повышения нормы жилой площади до 15 м² на одного жителя и реконструкции старых районов вместимость территории внутри кольцевой дороги уменьшится до 5—5,2 млн. В пределах Садового

* Ныне это автономный район Москвы — Зеленоград. (Прим. ред.)

** Все данные относятся к началу 60-х годов. (Прим. ред.).

кольца, где в настоящее время работает 1,6 млн. человек, в связи с реконструкцией и существенным увеличением доли зелени предполагается снизить число жителей с 900 тыс. до 300 тыс. Это означает, что на теперешней жилой территории города, включая его зеленый пояс, вместо сегодняшних 7 млн. разместится только около 6 млн. жителей. В связи с этим возникает необходимость продумать вопрос о развитии всей агломерации в дальнейшем.

Несколько вариантов решения наметил в своей дискуссионной статье Г. Е. Мищенко. По-существу его предложения сводятся к тому, чтобы внутри кольцевой дороги разместить 5 млн., в зеленом поясе — 1 или 2 млн., а 1 млн. — в городах-спутниках за зеленым поясом. Три его основных варианта сформулированы следующим образом:

1) город — 5 млн., зеленый пояс — 1 млн., города-спутники — 1 млн.,
2) город — 5—5,2 млн., зеленый пояс — 1,8—2 млн., города-спутники — 1 млн;

3) город — 5—5,2 млн., зеленый пояс — 1 млн., города-спутники — 1 млн., развитие существующих городов на границе зеленого пояса — 0,8—1 млн.²⁵

Спутники предполагается создать на максимальном удалении — 40—50 км, связав их с существующими городами. Их население равнялось бы 100—200 тыс. человек.

Сельскохозяйственные поселки, расположенные в зеленом поясе, тоже должны сконцентрироваться почти в 20 укрупненных населенных местах для 4—6 тыс. жителей. Лучшим Мищенко считает первый вариант. Однако по этому варианту предполагается ограничение численности населения. Два других варианта более реальны, но их осуществление привело бы к высокой концентрации жителей в зеленом поясе вокруг города.

Авторы других проектов считают необходимым использовать зеленый пояс для расселения еще более интенсивно. Такие проекты критикуют, поскольку их реализация свела бы на нет основную функцию зеленого пояса как зоны отдыха и резервуара чистого воздуха.

Очевидно, необходимо искать решение в еще более широких взаимосвязях. Поэтому в 1961 г. была начата разработка районного плана обширной территории, равной 5,1 млн. га с населением 11,2 млн. человек. В этих пределах будет разрабатываться московская агломерация и ее более широкие взаимосвязи, включая всю систему расселения.

Проведем сравнение с Лондоном и Парижем:

	Париж	Лондон	Москва
Город:			
млн. жителей	2,8	3,2	6
км ²	104	210	875
Агломерация:			
млн. жителей	7,7	8,2	7
км ²	1200	1800	2675
Область:			
млн. жителей	8,5	10,8	11,2
км ²	12 000	13 000	51 000 ²⁶

Хотя приведенные цифры прямо наводят на размышление о плотности населения, их все же очень трудно сравнивать. Однако интересно то, что в Москве, на территории самого города, являющейся наибольшей, жителей вдвое больше, чем в Лондоне и Париже. О размерах территории, разрабатываемой по районному плану Московской области, говорит тот факт, что она больше всей государственной территории Бельгии, Дании, Голландии или Швейцарии.

Очень много дискутируют в Москве также о необходимости новых кольцевых дорог и хордовых магистралей и о прокладке новых трасс метрополитена, длина которых должна увеличиться с 76 до 350 км. Задумываются о том, есть ли необходимость подчинять и современные

скоростные автодороги традиционной радиально-кольцевой системе городской планировки. Помимо внутренней сети дорог также интенсивно разрабатывается система связи города с его пригородной территорией. Из поселков и небольших городов, расположенных за кольцевой автомагистралью, ежедневно на работу в город приезжает полмиллиона человек. Еще полмиллиона приезжает сюда по другим делам. Одновременно пригородная территория, особенно в некоторых направлениях, интенсивно посещается с целью отдыха. При этом требования к транспорту вырастут еще больше, поскольку в перспективе на расстоянии 7—15 км от центра будет проживать 70% всего населения города, что вдвое больше его теперешней доли.

В пределах самого города думают создать несколько комплексно оборудованных секторов по 7—11 тыс. га. В этих секторах было бы жилье и общественное обслуживание, а также места приложения труда и зоны отдыха. Другим элементом должны стать аналогично оборудованные градостроительные районы на 150—350 тыс. жителей, делящиеся на еще более мелкие образования жилых районов для 30—60 тыс. жителей. Обсуждается вопрос о том, должны ли вновь намеченные районы быть концентрическими или же иметь форму клиньев, идущих от центра вплоть до окраины города.

Одновременно с подготовкой генерального плана всей Москвы* и ее области разрабатывается подробная планировка отдельных важных частей города и его пригородов. В 25—30 км от Москвы, в зоне отдыха на Клязьминском водохранилище начато строительство гостиниц и пансионатов. Разрабатывается планировка центра города, важных торговых улиц юго-западного и других районов Москвы.

Москву, Лондон и Париж можно считать исключительными, нетипичными примерами. Однако оказывается, что и у ряда относительно менее крупных городов есть аналогичные проблемы, хотя они и не выступают столь отчетливо на первый план. Кроме того, этим трем городам свойственно интересное развитие работ по генеральному плану. В процессе этой эволюции были использованы самые разные концепции — от традиционного компактного города вплоть до различных поясных систем и систем городов-спутников.

Другие крупные города

Интересные данные для сравнения теории и ее практического использования мы находим и по ряду других городов. Весьма специфичны проблемы Нью-Йорка, агломерация которого за год вырастает на 200 тыс. жителей. Таким образом, город, сегодня располагающий населением в 10 млн. человек, неустанно приближается к предполагаемой на 1980 г. цифре, равной 20 млн.

Другую характерную группу образуют города, население которых колеблется в пределах около 1 млн. человек. В то время как агломераций, верхняя граница численности населения которых приближается к 10 млн., не наберется и десятка, город с населением в 1 млн. в настоящее время не редкость. Обычно это города, в которых развитие градостроительных концепций в большинстве случаев не приобретает такого драматического характера, как в крупнейших метрополиях мира.

Наиболее ярким примером последовательного и успешного по результатам развития города этой величины, бесспорно, служит Амстердам. Еще в средневековье он относился к наиболее известным городам и портам Западной Европы. В начале XVII в. был намечен интересный план расширения города со 180 до 720 га. План был осуществлен, и этой площади городу хватило вплоть до середины XIX в. Во второй половине XIX в. для Амстердама было разработано несколько планов расширения. К сожалению, для осуществления приняли довольно схематичное решение. Начало XX в. было отмечено выборочными градостроительными проектами, созданными известными голландскими архитекторами, и в частности Хендриком Петрусом Берлаге.

* Новый генеральный план Москвы утвержден в 1971 г. (Прим. ред.).

В 1935 г. на основе предварительных исследований был разработан генеральный план города на перспективу с населением в 960 тыс. человек. Основа этого плана стала исходным моментом для дальнейшего строительства. В соответствии с ним город строится как компактное целое, что в данном случае обусловлено, во-первых, равнинным рельефом, а во-вторых, сложными гидрогеологическими условиями всей территории. Успешному строительству города, бесспорно, содействует и общая градостроительная дисциплина, характерная для Голландии, и необходимость бережного отношения к каждому квадратному метру земли. В настоящее время разработан новый план, по которому предусматривается увеличение населения города на 100 тыс. жителей и строительство новых районов вдоль скоростных вылетных магистралей.

Примером другого успешного строительства может служить Стокгольм, население которого сегодня несколько превышает 800 тыс. человек, а вместе с близко расположенными 28 городами составляет 1180 тыс. жителей. В данном случае природные условия и в особенности изрезанное побережье не допускают компактного развития. Поэтому город развивается за счет строительства весьма автономных в градостроительном отношении жилых комплексов, которые представляют собой или децентрализованные городские районы, или же специфическую форму спутников, расположенных на небольшом расстоянии от основного города. Таким развитием город обязан проницательной градостроительной политике, благодаря которой в прошлом удалось закупить в окрестностях обширную территорию и создать тем самым предпосылки для планомерного размещения строительства.

Наибольший интерес представляют эти в значительной мере самостоятельные жилые образования, расположенные в западном направлении, вдоль линии скоростной дороги, соединяющей центральную часть города с одной из зон отдыха. Именно на этом участке находится известный жилой район Веллингбю, относящийся к самым замечательным градостроительным решениям послевоенного времени. Аналогичное лучеобразное развитие города характерно также для Копенгагена, новые части которого развиваются вдоль основных вылетных трасс. Общий план города часто сравнивают с формой раскрытой кисти руки.

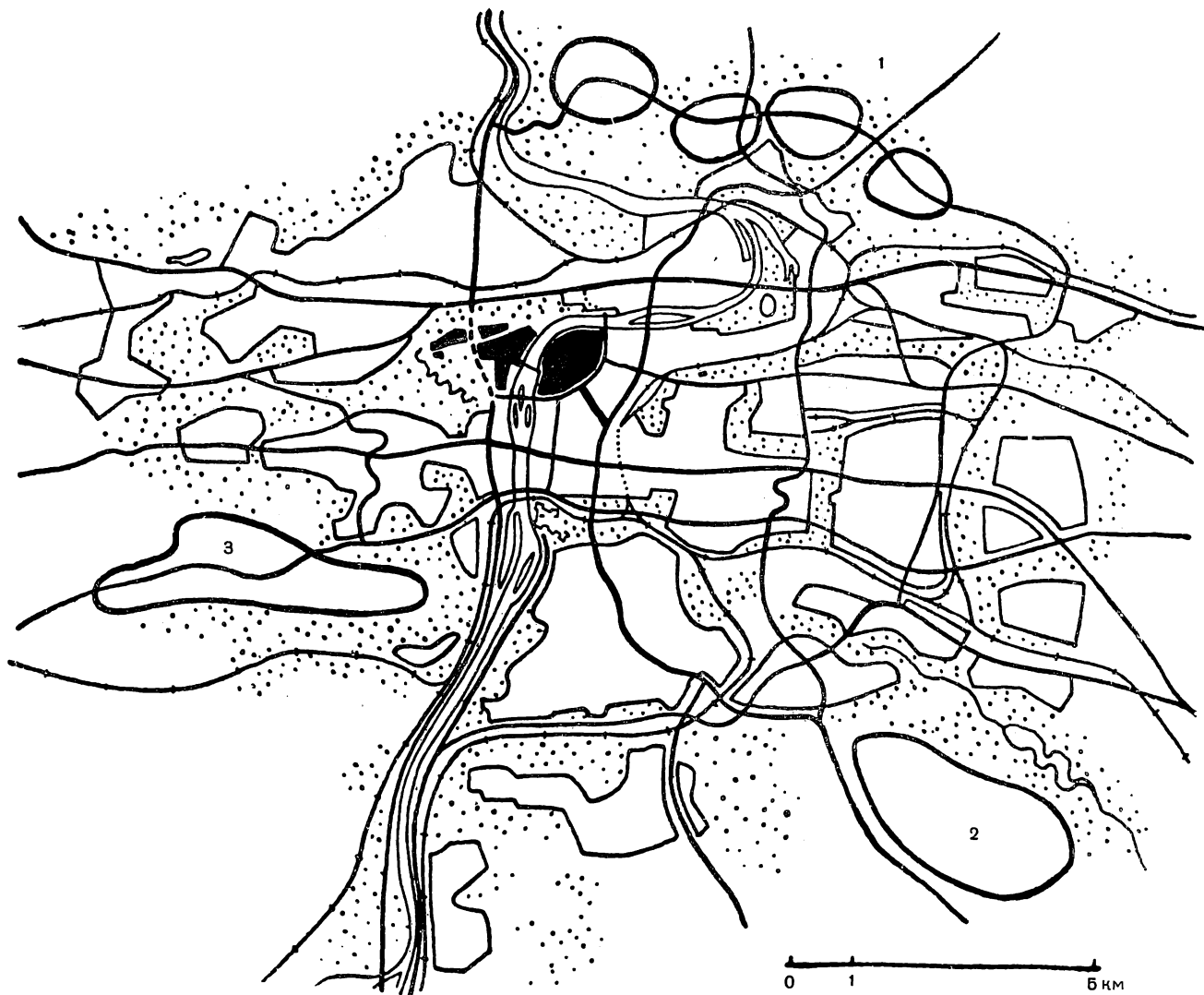
Прага

К городам с населением в 1 млн. относится и Прага, градостроительная концепция которой имеет также свои специфические черты. В предшествующих главах мы уже рассмотрели важнейшие этапы формирования градостроительной структуры этого города, к которым относится развитие предместий, особенно во второй половине XIX и в XX в. Исходным, но не самым удачным моментом этого развития было использование площадей, полученных в результате сноса укреплений в последней четверти XIX в., и закон 1893 г., жертвой которого стали ценные исторические части города*.

Начало новейшего планирования города можно увязывать с 1920 г., когда по закону от 6 февраля была создана Большая Прага, возникшая за счет 37 до того времени самостоятельных городов и поселков. Государственная регулировочная комиссия, созданная для руководства строительством города, получила сверх того полномочия, в соответствии с которыми могла оказывать влияние на развитие еще 72 населенных мест, расположенных вокруг города.

Градостроительные работы были начаты с проведения уже в начале 20-х годов ряда конкурсов на разработку проектов отдельных городских секторов. В 1929 г. был разработан общий план застройки города, по-

* Автор имеет в виду специальный закон о радикальной перестройке северо-западной части Старого города пражского, где находилась восходящая к средневековью узкая и запутанная сеть улиц с ценной в историческом и художественном отношении, но совершенно не приспособленной к условиям жизни конца XIX века застройкой. В результате реконструкции на месте древней застройки возникли кварталы капиталистического города с доходными домами (*Прим. ред.*).



117. Иржи Новотный и коллектив. Прага, схема генерального плана; 1963 г. Основные новые жилые районы на 80—100 тыс. жителей

1 — северный город; 2 — южный город; 3 — юго-западный город

павший, таким образом, в число первых общих генеральных планов больших городов.

В период между войнами можно отметить проведение нескольких комплексных разработок. Мы уже говорили о строительстве района Дейвице, о реализации отдельных идей городов-садов в районах Оржеховки и Споржилова, строительстве вилл в районе Баба и др. Однако в целом этот период характеризуется продолжением стихийного роста города. И как раз к этому времени относится застройка предместий, которая велась в большинстве случаев хотя и по регулировочным планам, но без необходимой системы.

При этом эволюция современного проектирования Праги весьма ярко отражает общие тенденции, проявившиеся в развитии чехословацкого градостроительства. Еще до войны были разработаны проекты отдельных частей города, нашедшие потом отражение в общем плане, по которому довольно подробно была разработана вся городская территория. В смысле традиционного понимания проектирования городов авторы этого плана особо сосредоточивали свое внимание на определении линий улиц и разбивку строительных участков.

В послевоенное время систематическая работа над градостроительным решением города была начата эскизом генерального плана, созданным в 1948 г. В мастерской, которой руководил Иржи Новотный, посте-

пенно было разработано несколько вариантов генерального проекта планировки. В первой половине 50-х годов на градостроительные решения оказали некоторое влияние тогдашние эклектические тенденции. Это выразилось, например, в стремлении создавать компактные городские комплексы и системы парадных проспектов, одновременно предназначенных для транспортного движения.

Благоприятным явлением в развитии общей концепции генплана Праги стало стремление к логичному функциональному членению городского организма, использованию зелени и более внимательному учету потребностей современного городского массового и индивидуального транспорта. Эта эволюция нашла отражение и в характере нового жилищного строительства. Здесь наметился переход от мелких жилых групп к большим организованным системам с комплексным оборудованием. В качестве массового транспорта предполагается оставить основные трамвайные линии и соорудить метро.

При взгляде на утвержденный в 1964 г. генеральный проект планировки города отчетливо видно, что город не представляет собой компактного целого, как Амстердам, но и не достигает такой свободы в планировке, как Стокгольм. Очевиднее всего можно было бы охарактеризовать общую концепцию как систему городских районов, расчлененную зеленью и рельефом и обволакивающую старый центр, неизменно сохраняющий свое ведущее положение*.

Основой всего решения является выделение центра и пяти клиновидных городских секторов, отделенных один от другого довольно выразительными природными и искусственно созданными разделительными элементами. Эти секторы, в свою очередь, членятся главным образом зеленью на отдельные жилые кварталы по 20—40 тыс. жителей и на другие функциональные площади. Теоретическую параллель этого решения можно было бы скорее всего искать в «органической децентрализации» Э. Сааринена. Разумеется, в случае Праги речь идет не о группировании одинаковых по характеру элементов — ячеек, а об иерархической системе: от цельности города через секторы и жилые кварталы вплоть до отдельных микрорайонов. При более подробном изучении плана Праги становится ясно, что, несмотря на довольно отчетливую центрическую форму, речь идет не о радиально-кольцевой системе, а о вполне индивидуальной решетчатой сети основных трасс, в значительной степени обусловленной рельефом.

По генеральному проекту планировки предполагается некоторое расширение площади города, вызываемое необходимо разгрузить плотно застроенные старые городские кварталы, а также новыми потребностями оборудования, транспорта и зелени. Жилищное строительство сосредоточивается на новых свободных площадях на окраинных частях города. Если до последнего времени строились небольшие новые жилые группы в среднем на 10—15 тыс. жителей, то в ближайшее время перейдут к строительству целых новых жилых районов на 80—100 тыс. жителей.

Эти новые большие районы проектируются тоже в относительно тесной связи с городом и их можно было бы считать скорее полуавтономными в градостроительном отношении жилыми образованиями, чем городами-спутниками в обычном значении слова. Это обширное новое строительство будет сопровождаться постепенной реконструкцией старых кварталов.

Таким образом, в разработке генерального плана Праги находят отражение как отдельные общие тенденции современного строительства и реконструкции больших городов, так и определенные специфичные черты, обусловленные историческим развитием, значительной территорией

* Прага расположена на сильнопересеченной местности, где перепад рельефа достигает 200 м. Кроме того, большое количество оврагов и котловин перерезают возвышенности, образуя естественное членение городской территории. (Прим. ред.)

и чрезвычайной ценностью исторического центра, характером рельефа и природными условиями вообще, современным состоянием города и потребностями его дальнейшего развития.

Из чехословацких городов заслуживает упоминания эволюция градостроительных концепций Брно и Братиславы, развивавшихся как в новейшее время, так и в период до второй мировой войны, когда общие решения обоих этих городов были предметом градостроительных конкурсов. Со специфическими проблемами дальнейшего преобразования системы расселения мы встречаемся в Оставской промышленной области и при определении генеральных линий развития ряда других больших и малых городов.

Картину характерных градостроительных концепций реконструкции городов можно было бы еще дополнить новыми проектами реконструкции Филадельфии, некоторыми примерами городов ГДР и ФРГ, грандиозными концепциями современного Ленинграда. От истории современного градостроительства невозможно отделить внушительное по размаху послевоенное восстановление Волгограда, Варшавы, Роттердама, Гавра, Ковентри и десятков других городов.

Проблемы реконструкции городов

Но даже анализ лишь ограниченного количества городов показал, что является общим и основным признаком их строительства. В отличие от большинства теоретических представлений на практике отчетливо проявляется тенденция, ведущая к довольно компактному дальнейшему развитию. Об этом свидетельствуют примеры Парижа и Амстердама, Лондона и Москвы и большинства других городов. Если в ряде проектов и вариантов решений и находит место значительная рассредоточенность, то на практике она пробивает себе дорогу лишь с трудом. Городской организм разгружается только там, где свое влияние оказывают специфические местные условия, не допускающие компактного роста. В данном случае под компактным ростом мы имеем в виду и бесконечные предместья, состоящие из отдельных домиков, типичных как для английских, так и для американских городов.

Тенденция к компактной застройке территории вызывается большими расходами, связанными с расширением площади города. В то же время это такой процесс, который по своему существу может протекать и часто протекает стихийно, без каких бы то ни было градостроительных вмешательств. При этом опыт свидетельствует о том, что компактно застроенная городская территория представляет собой самое большое препятствие на пути удовлетворения новых социальных, эксплуатационных и технических потребностей, реализация которых обычно связана с привлечением новых территорий. Хотя постепенная реконструкция существующих городов дает возможность непрерывно обновлять городской организм, однако большой консерватизм ее исторически образовавшихся планов и материальные ценности старой застройки существенно усложняют любые попытки организации их пространства.

Значительное влияние оказывает и тот факт, что преобразование структуры города в большинстве случаев может быть только результатом довольно длительного развития, в процессе которого необходимо последовательно проводить определенную концепцию. Однако в практике строительства городов такой подход носит исключительный характер. Гораздо чаще наблюдается непрерывная смена взглядов на дальнейшее развитие города, что на практике находит отражение в постепенном появлении новых кварталов и случайной реконструкции внутри города. Такой подход для будущего неприемлем, потому что он не содействует решению сложных проблем современных городов, но, напротив, еще больше их усложняет. Особенно это относится к социалистическим городам, в которых имеются благоприятные условия для их планового преобразования. Поэтому и при реконструкции существующих городов необходимо будет более последовательно использовать прогрессивные принципы современного градостроительства.

1. Région de Paris. Avancéprojet de programme duodécennal. Paris, 1963. Официально план называется «le plan d'aménagement et d'organisation de la Région Parisienne». Он был утвержден 6 августа 1960 г.
2. Pierre Lavedan. Le plan d'aménagement de la Région Parisienne. «La vie Urbaine». London, 1961, № 6, p. 281—311.
3. P. Abercrombie. Greater London Plan 1944, 1945, p. 5.
4. Там же, стр. 22.
5. Там же, стр. 113.
6. Сведения о процессе строительства новых городов регулярно публикует английский журнал «Town and Country Planning».
7. A. Armstrong. Erfahrungen und Entwicklungstendenzen der Großstadtplanungen in England. «Der Architekt», 1963, № 3, p. 66.
8. Greater London Plan needs early reconsideration. The Surveyor and Municipal and Country Engineer, № 3569, 1960, p. 1209.
9. Royal Commission on Local Government in Greater London. «Journal of the Town Planning Institute», 1958, № 9, p. 237.
10. E. J. Carter, E. Goldfinger. The County of London Plan. London, 1945.
11. С. С. Шестаков. Большая Москва. М., 1925. Основная концепция плана Шестакова очень близка плану Лондона, разработанного Аберкромби 20 годами позже. Кроме того, она невольно напоминает город Фурье.
12. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 7-е. М., 1954, ч. III, стр. 117.
13. Наиболее полно проекты рекон-

- струкции Москвы того времени опубликованы в журнале «Советская архитектура», 1933, № 1.
14. Ле Корбюзье. Как реконструировать план Москвы. «Строительство Москвы», 1930, № 12.
15. Э. Май. Пролетарская Москва—город коллективов. «Известия», 1932, 15 июня.
16. «Советская архитектура», 1933, № 1, стр. 16.
17. Там же, стр. 18.
18. Там же, стр. 19.
19. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 7-е. М., 1954, ч. III, стр. 123.
20. Цитируется по работе Б. Б. Веселовского: Курс экономики и организации городского хозяйства М., 1951, стр. 129.
21. Генеральный план реконструкции города Москвы. Постановление и материалы. Изд. «Московский рабочий», 1936.
22. Там же, стр. 2.
23. F. L. Wright. An Autobiography. London, 1946, p. 478.
24. Н. Н. Уллас. Основные направления перспективного развития Москвы. «Городское хозяйство Москвы», 1961, № 1, стр. 7.
25. Г. Е. Мищенко. Регулирование роста населения Москвы и его расселение. «Городское хозяйство Москвы», 1961, № 3, стр. 7—9.
26. Данные по Парижу и Лондону взяты из материалов La Région de Paris. Paris, 1963. Данные по Москве приводятся по журналу «Городское хозяйство Москвы», 1963, № 3, стр. 43. Данные по Лондону в целом заменены данными по Лондонскому графству.

XII. ПРЕДПОСЫЛКИ БУДУЩЕГО РАЗВИТИЯ РАССЕЛЕНИЯ

Говоря о будущем развитии городов и всего расселения авторы градостроительных теорий видят целый ряд различных возможностей — от полного растворения жилья человека в природе до сосредоточения всего населения мира в нескольких гигантских суперметрополиях; от идиллических поселков-садов с разбросанными в них индивидуальными домами до нагромождений небоскребов со сложными системами транспортных развязок.

Довольно часто создатели тех или иных теорий и концепций видели и продолжают видеть в них универсальное средство решения всех проблем и трудностей современных городов, а зачастую даже и целого общества, его устройства, жизненного уровня и морали. Но любая теория, претендующая на универсальность, остается в пределах возможностей своего времени, она зависит от уровня развития науки и техники, а также от субъективных взглядов своих создателей. В каждой теории, не исключая и те из них, которые на первый взгляд кажутся совершенно оторванными от реальности, заложено стремление отразить потребности своего времени и учесть те факторы, которые для строительства и развития городов

представляются наиболее актуальными на данном этапе. В отдельных концепциях ярко отражаются специфические условия соответствующей страны или города, в котором они возникли.

Односторонность концепций

Стремление решить наиболее актуальные проблемы своего времени часто приводит к возникновению односторонних концепций.

Узость взгляда имеет то преимущество, что позволяет сформулировать выработанные принципы в сжатой форме. Но она же становится причиной их слабости, проявляющейся при столкновении с конкретными условиями и требованиями жизни. Примером такой односторонней концепции может служить решение считать в пределах одного города максимальной численность населения, равную 2 тыс. или, допустим, 250 тыс. человек, и затем в течение нескольких лет или десятилетий переселить в такие «оптимальные города» одинаковых размеров все население мира. То же самое относится и к тем представлениям, в соответствии с которыми единственно верным и обязательным для повсеместного внедрения может быть только один тип человеческих поселений — радиальный или шахматный, центрический или поясной.

Иногда такая узость взгляда находится на грани ошибки. Известно, что Сория и Мата до такой степени увлекся возможностями трамвая, нового для своего времени вида рельсового городского транспорта, что единственно приемлемой считал лишь линейную форму расселения, организуемого вдоль трамвайных путей. Несмотря на то что он был инженером, он все же понял, что наличие одного ряда индивидуальных домов вдоль коммуникации не позволит достаточно эффективно использовать новый вид транспорта и соблюсти в то же время необходимые интервалы движения. При этом совершенно не принималось во внимание то обстоятельство, что трамвай будет ходить под окнами жилищ преимущественной части населения и в результате этого его удобства могут легко превратиться в свою противоположность.

Проект Сория и Мата является типичным свидетельством попыток привлечь к разработке форм расселения новые средства и возможности техники. В данном случае речь шла о развитии массового городского рельсового транспорта. В других случаях имели место попытки подогнать структуру поселений к требованиям индивидуального автомобиля. В эпоху Возрождения форма города, его контуров и вид укреплений зависели от возможностей огнестрельного оружия и вытекающих отсюда способов обороны и нападения. Облик современных жилых кварталов зачастую определяется хотя и прогрессивными в основе, но пока еще недостаточно гибкими способами индустриального домостроения.

В то же время, несмотря на все недостатки, идея Сория и Мата явилась бесспорным вкладом в общее развитие градостроительных теорий. Со временем стало ясно, что рельсовому транспорту лучше отвечает несколько иная компоновка жилых комплексов. Зато в центр внимания попали проблемы взаимосвязи расселения и транспорта и появились новые, линейные формы поселений, обогатившие систему расселения, в которой до того преобладали главным образом центрические формы. От первоначальной идеи «*Ciudad lineal*» мадридского пригорода унаследовано немного, но сама концепция линейного города заняла полагающееся ей место в ряду других форм современных поселений.

С момента своего возникновения преимущественная часть теоретических концепций расселения претерпела существенные изменения. Между первоначальными представлениями Хоурда и сегодняшним пониманием города-сада общим осталось лишь название. Точно так же поясной город Милютина стал основой для ряда проектов, авторы которых, хотя и исходят из взаимосвязи отдельных функциональных компонентов расселения, но уже не сохраняют ее параллельной поясной компоновки. Наоборот, поясными и линейными сегодня называются поселения, в которых продольная коммуникационная ось или параллельная компоновка функциональных зон не являются ведущими принципами.

В массе градостроительных теорий можно встретить и с такими идеями, создатели которых любой ценой гонятся за оригинальностью и саморекламой. Такие идеи получают, как правило, пышные и экзотичные названия и окутываются сложным квазифилософским налетом. Зачастую они кажутся чрезвычайно оригинальными, а их творцы тщательно затушевывают какие бы то ни было признаки, которые могли бы свидетельствовать о существовании предшественников пропагандируемых ими теорий. В действительности же на всем протяжении строительства городов, так же как и в других областях человеческой деятельности, наблюдаются сложнейшие взаимосвязи, влияние и взаимодействие отдельных концепций.

Новые импульсы в практику проектирования городов вносят и те проекты, которые на первый взгляд можно было бы отнести к области фантастики. Однако и в таких проектах сказывается определенная реакция на какие-то новые явления или отдельные проблемы, уже наметившиеся в развитии расселения, но еще не проявившиеся достаточно выпукло.

Оказывается, что благодаря таким предложениям, так же как благодаря экспериментальным проектам, появляется предпосылка заново исследовать возможности пространственной организации городов, проверить предельные границы концентрации населения, а иногда, используя крайние варианты, решить вопросы, связанные с новыми требованиями транспорта. Такие проекты не только облегчают поиск, но и определяют и расширяют границы тех будущих условий, которые на сегодняшний день кажутся недостижимыми.

Узость отдельных градостроительных теорий может быть связана с субъективными симпатиями и антипатиями их создателей, может зависеть от их опыта, знаний и увлечений, от общественного положения и той среды, в которой они живут, а также от условий того города, который им знаком лучше других.

Одни теории исходят из принципов работы транспорта, другие — из оптимального членения селитебной территории, трегья — главное видят в композиции или же наиболее целесообразном размещении технического оснащения. Авторы одних концепций сосредоточивают основное внимание на селитебной части города, другие исследуют состояние инженерных сетей, а третьи важнейшим моментом считают связь жилья с работой. Как и в других теоретических областях, такие односторонние взгляды затрудняют комплексное понимание предмета исследования, закономерностей его формирования и развития.

Но зачастую случается так, что именно односторонность какой-то идеи содействует углубленному исследованию частного аспекта, пополняет знание о каком-то явлении, ведя тем самым к установлению его закономерностей.

Оценивая градостроительные теории, полезно помнить слова Ленина о том, что «исторические заслуги судятся не по тому, чего не дали исторические деятели сравнительно с современными требованиями, а по тому, что они дали нового сравнительно с своими предшественниками»¹. В эволюции представлений о будущем расселении сказывается извечное стремление человека создать среду, максимально пригодную для жизни человека, стремление активно воздействовать на нее и предвидеть направление ее дальнейшего развития.

В наше время для односторонних концепций остается все меньше возможностей. Все более частыми становятся представления о городах и других типах поселений, выраженных в форме сложных систем, которые невозможно создать руководствуясь какой-либо однозначной целью. В 20-е годы пленялись картиной города, состоящего из регулярно расположенных домов-башен с сетью дорог, расположенных в разных уровнях. Довольно часто такой город считался единственным способом решения всех градостроительных вопросов.

Решительно не соглашаясь с тем, что подобным образом можно раз-

решить сложный узел проблем, в то же время рассматривать такие упрощенные проекты, можно как важный этап очищения градостроительства от традиционных эклектичных представлений.

Влияние природных условий

Творцам градостроительных теорий приходится все больше считаться с той очевидной истиной, что нельзя прийти к какому бы то ни было универсальному решению, не учитывая конкретных условий страны, ее истории и природного окружения. Конечно, на природные условия можно воздействовать с помощью современной техники, однако это не означает, что не нужно принимать во внимание конфигурацию рельефа и климатические условия, уровень обеспеченности источниками воды, направления преобладающих ветров и тип грунта. Как в старых городах, так и во всех новейших поселениях приходится учитывать роль природных условий, оказывающих влияние на условия жизни, на экономику строительства и уровень эстетического воздействия всей среды, окружающей человека. Особенно важно учитывать природные условия в отдельных, конкретных звеньях расселения. Так, для городов-курортов особое значение приобретают климатические условия, для сооружений системы здравоохранения — чистота атмосферы, а для отдельных зданий — расположение по отношению к странам света и преобладающим направлениям ветров.

Природные условия оказывают и будут оказывать в дальнейшем свое влияние на формирование городов и всего расселения. Однако здесь необходимо учитывать два момента. Во-первых, воздействие природы относительно стабильно. Так, наши сегодняшние требования к расположению города в принципе не отличаются от того, что знали еще Витрувий и Гиппократ. Во-вторых, предусматривая возможные изменения в структуре и развитии расселения, нельзя исходить только из природных условий.

Здесь на сцену выступают и другие факторы. В первую очередь к ним относятся развитие и размещение производительных сил, новая организация жизни общества, а также достижения науки и техники.

Во всех этих областях в настоящее время происходят те важнейшие перемены, которые без сомнения окажут свое сильное влияние на дальнейшее развитие городов и расселение. При этом в дальнейшем человечеству будет недостаточно полагаться на те стихийные процессы, которые преобразовали систему расселения до недавнего прошлого. Весьма настоятельной будет необходимость подходить к формированию жизненной среды значительно более осознанно и целенаправленно.

Развитие и размещение производства

Новые автоматизированные производственные процессы вызывают необходимость сосредоточивать производство в довольно больших производственных комбинатах, в которых количество работающих будет скорее всего снижаться. Усложнение производственных процессов и необходимость точного управления ими поведет к укреплению связи производства с наукой. В промышленности и в производстве в целом будут все больше стираться различия между физическим и умственным трудом. Напряженный, непродуктивный и механический труд будет заменяться работой механизмов и автоматов. Одновременно поднимутся требования к уровню знаний каждого работника и к его способности управлять производственным процессом. Значительное влияние на характер расселения окажет и сдвиг в сторону таких промышленных отраслей, как химия и электроника, особенно важных на современном этапе. Для размещения промышленности большое значение имеет переход к новым источникам энергии. Первые мануфактуры возникали в лесистых районах, а в качестве топлива им служило дерево. Классическим источником энергии для промышленности конца XIX — начала XX в. был уголь; тогда крупные промышленные агломерации вырастали преимущественно в районах угольных месторождений. В наше время совершается переход к электроэнергии, передаваемой на расстояние. Наряду с

электричеством усиливается роль нефти и природного газа, а в будущем можно ожидать больших результатов от использования энергии, получаемой путем ядерного распада.

Но по-видимому, основной формой энергии останется электричество. Избыток электроэнергии повлечет за собой принципиально иной подход к реализации ряда требований в эксплуатации жилья, оборудования населенных мест, транспорта. Лишь избыток электроэнергии позволит отказаться в большинстве жилых домов от центрального парового или водяного отопления и от газа, используемого для приготовления пищи. Достаточное количество электроэнергии даст возможность по-новому решить вопрос ликвидации отходов производства и откроет путь к действенной механизации всех работ по строительству города и поддержанию его в порядке.

Весьма важной для расселения является и гигиеническая сторона производственных процессов. На всех отраслях промышленности положительно сказался отказ от использования теплоэлектроцентралей и котельных, работающих на угле, а также организация улавливания и очистки вредных отходов. Не исключено и то, что автоматизация некоторых производственных процессов приведет к созданию герметически закрытых производственных цехов, где отпадет необходимость в присутствии человека. Большое значение будет иметь и уровень санитарного состояния предприятия, поскольку все его окружение, бесспорно, влияет на остальные элементы расселения.

Рост значения других мест приложения труда

В последнее время наряду с промышленным производством на формирование расселения и степень его концентрации большое влияние оказывает увеличение числа и сосредоточение в одном месте различных научных, учебных и административных учреждений и организаций. В этой сфере можно тоже ожидать применения автоматизации, новейших математических методов и машин. Разумеется, что существенное влияние на размещение этих учреждений окажет и развитие современных средств связи и передачи информации. Последние смогут в значительной степени заменить необходимость в непосредственных контактах и ослабить тем самым характерную на сегодняшний день чрезмерную концентрацию учреждений в одном месте.

Большие перемены произойдут не только в промышленном производстве, но и в сельском хозяйстве. Если в городском типе расселения дальнейшее развитие производительных сил обеспечит желательную разгрузку от чрезмерной концентрации населения, то, наоборот, в сельском хозяйстве использование современной техники и новых методов труда станет предпосылкой соответствующего сосредоточения сельского населения в укрупненных населенных местах. Ликвидация чрезмерной разбросанности будет помимо прочего связана с необходимостью привести в соответствие взаимосвязи жилья и сельскохозяйственных предприятий и обеспечить условия пешеходной доступности между ними. Концентрация сельского населения будет становиться все более интенсивной по мере того, как в сельском хозяйстве все более широкое применение будет находить автоматизация.

Устранение непроизводитель- ного труда

На общую картину формирования расселения существенное влияние окажет также повышение производительности труда, обеспеченное развитием производительных сил, и связанная с ним ликвидация некачественного труда. В современном механизированном промышленном производстве производительность труда довольно высока. Строительство же и в особенности организацию жизни города можно по праву считать некоей резервацией ручного труда. Изменить такое положение — значит, пойти по пути все большего внедрения машин. Однако использовать этот вполне логичный путь можно только при условии параллельного пересмотра существа тех объектов, которые подвергнутся обработке со стороны средств механизации.

Взять, к примеру, процесс чистки города. Раньше такая работа предназначалась для неквалифицированной рабочей силы, которая в прошлом была в избытке. Сегодня для той же цели конструируют сложные машины и устройства. Стоят такие машины дорого, но они не всегда успешно справляются со своей задачей, поскольку при их создании и при работе с ними исходят из традиционных процессов ручного труда. Важно не только то, чтобы машины могли чистить и ремонтировать тротуары и проезжие части улиц, но и то, чтобы конструкция, форма этих тротуаров и дорог обеспечивала наиболее эффективное использование этих машин.

Ручной труд до настоящего времени сохранился в трудоемких и непроизводительных процессах, связанных с ремонтом зданий, их интерьеров, поверхностей стен, крыш, инженерных сетей и другого оборудования. В этом случае ликвидация работ, находящихся на уровне ремесла, произойдет не путем конструирования усложненных устройств, способных обеспечить механизацию ремонта оштукатуренных стен, довольно скоро вновь приходящих в негодное состояние, а путем создания таких поверхностей стен зданий, необходимость в ремонте которых была бы сведена до минимума, а сами они давали бы возможность максимально эффективно выполнять ремонтные работы механизированным способом.

Аналогичный процесс коснется и зелени. Вместо трудоемких работ по созданию сложных композиций клумб будут создаваться большие зеленые площади, которые можно будет поддерживать в порядке при помощи эффективных средств механизации.

Примитивные способы распространены до сих пор в строительстве инженерных сетей. Как и в далекие времена, они закапываются в землю, образуя под улицами современных городов целые системы трубопроводов, для ремонта которых необходимо вновь и вновь раскапывать землю. С конца прошлого века известен способ сведения всех сетей в единые сквозные коллекторы. Однако до сих пор такие коллекторы представлены лишь единичными случаями.

Трудно себе также представить, чтобы неизменными оставались и распространенные ныне строительные методы, для которых характерно использование тяжелых материалов и конструкций, сохранение мокрых процессов на строительной площадке. В результате таких методов появляются громоздкие, негибкие в своей планировке здания, которые излишне фиксируют план города и которые трудно приспособлять к вновь возникающим потребностям.

Увеличение удельного веса автоматизации вызовет изменения и в организации работы городского пассажирского транспорта. Можно предположить, что будущее не за теми средствами передвижения, которые нуждаются в индивидуальном управлении, а за теми из них, которые смогут органично влиться в созданные автоматизированные системы.

Поэтому в будущем при оценке массовых и индивидуальных средств транспорта во внимание будут принимать не только пропускную способность машин и дорог, а также расходы на их содержание.

Проблемы свободного времени

Большое внимание в последнее время градостроители уделяют проблемам свободного времени, поскольку в преобразовании структуры городов и всего расселения непременно должно сказаться сокращение рабочего времени, что вызовет необходимость расширить сеть различных учреждений культуры и спорта.

С увеличением доли свободного времени произойдет изменение в самом соотношении видов его использования. Так, в связи со снижением удельного веса физического труда появится необходимость большую по сравнению с предшествующим периодом часть времени отводить занятиям спортом.

Повышенные требования к образовательному уровню приведут не только к расширению сети учебных заведений, но и к развитию различных форм учебы без отрыва от работы. Стремительный прогресс об-

щества погребует непрерывного пополнения знаний в процессе самого труда, поскольку удлинение сроков учебы до бесконечности невозможно. Таким образом, граница между работой и учебой будет постепенно исчезать. Создание специальных комплексов зданий для производственных, исследовательских и учебных целей найдет отражение в облике городов и в особенности в устройстве их производственных узлов.

Много недостатков содержится в современной организации связи жилья и работы, в размещении предприятий общественного обслуживания и в работе массового транспорта. Потери времени, связанные с поездкой на работу и обратно, составляют в среднем около 15% всего свободного времени. У работающих женщин 50% свободного времени отнимает работа по хозяйству, приготовление пищи, покупки, уборка и другие дела. Так что у работающих женщин свободного времени практически не бывает.

Ответ на вопрос о том, как и для чего используется свободное время, дадут специальные исследователи, а их выводы послужат выяснению вопроса, как следует проектировать, строить и оборудовать город.

Структура общества

Современные города сохранили свою «классовую географию»: районы вилл, строившиеся для привилегированных слоев общества и кварталы доходных домов, несущих на себе отчетливые следы тех слоев населения, для которых они предназначались. В этих домах можно увидеть просторные квартиры бывшей мелкой буржуазии и сносно оборудованные квартиры хорошо оплачиваемых служащих. Здесь же сохранились небольшие низкого качества квартиры, строившиеся для рабочих главным образом в конце XIX в. и рассчитанные на высокую плотность. Классовой структуре общества соответствует и особая сеть предприятий обслуживания, учреждений культуры и разного рода офисов, сосредоточенных в центрах городов и в богатых кварталах. Отдельные из этих учреждений сознательно создавались таким образом, чтобы служить ограниченной части общества.

Ликвидация классов означает создание благоприятных условий жизни для всех, формирование новых отношений между людьми и развитие их новых потребностей. Одной из важнейших целей социалистического общества является ликвидация существенных различий между организацией быта в городе и на селе. Механизация и автоматизация сельскохозяйственных работ повысит степень концентрации сельского населения, обеспечит, таким образом, возможность создания на селе более совершенной системы общественного обслуживания, приближенной к городскому типу.

Так, изменения в общей структуре общества, развивающегося в условиях социализма, а затем коммунизма, будут оказывать свое решающее воздействие на дальнейшее развитие расселения.

Возможности техники

Наряду с развитием производительных сил и прогрессом общества перемены в расселении станут возможны благодаря новым открытиям и достижениям техники, особенно в тех ее областях, которые непосредственно касаются строительства и организации жизнедеятельности города.

При этом необходимо учитывать, что складывается двоякое взаимоотношение техники и форм расселения. Будучи составной частью производительных сил, техника оказывает самое непосредственное влияние на формирование расселения. Об этом свидетельствует, например, зависимость роста и размещения городов от способа получения и передачи энергии. В то же время появление целого ряда новинок в области техники в прошлом и настоящем прямо или косвенно было вызвано самими потребностями развивающихся городов.

Бытует такое мнение, что рост городских агломераций был вызван развитием современного массового транспорта. В действительности же

дело обстояло совсем наоборот. Известно, что первая линия Лондонского метро создавалась по аналогии с железнодорожным транспортом на совершенно непригодной для этого паровой тяге и лишь позже была переведена на электротягу. В ряде других городов, в особенности в США, железнодорожный транспорт вторгся прямо на улицы и лишь постепенно заменялся видами транспорта, более пригодными для города.

О влиянии техники на характер расселения написано много работ. Авторы новейших научно-фантастических романов, описывая города будущего, черпают свои сведения из публикаций, раскрывающих новые достижения техники, позволяющих думать о преобразовании климата, создании системы кондиционирования целых городов, о передаче энергии без проводов, о движущихся тротуарах и сверхскоростных линиях транспорта, демонтирующихся домах, сложенных из легких материалов, телеэкранах величиной со стену и т. п.²

Техника такого рода по плечу современному обществу. Но при этом наши города пока еще не обнаруживают признаков всех этих новшеств. Происходит это оттого, что на реконструкцию городов и характер всего расселения влияет не только уровень развития техники, но и экономические ресурсы общества, его способность использовать новые технические средства.

Города представляют собой скопления материальных ценностей, создававшихся в течение долгих десятилетий, а потому любое вмешательство в них требует затрат больших средств и не может осуществляться мгновенно. Критикуя те серьезные недостатки, которые встречаются в повседневной жизни городов, их жители обычно не задумываются над тем, что, с одной стороны, изобретение эффективного способа ликвидации этих недостатков не так просто и что, с другой стороны, еще сложнее найти решение воплотить в жизнь.

Предпосылкой реконструкции городов является не простая замена снесенного жилого фонда новым жильем, но и строительство других объектов типа складов и производственных цехов, которые должны появиться взамен снесенных в старых кварталах. Для улучшения работы автомобильного транспорта необходимо строительство дорогостоящих дорог, перекрестков в разных уровнях, мостов и других инженерных сооружений. Условием развития массового транспорта является не только создание нового машинного парка, но и перестройка целых трасс, пробивка туннелей и т. п.

Достаточное количество качественной питьевой воды может быть обеспечено лишь в результате строительства станций очистки, водопроводов, водоприемников и плотин. Для осуществления всех этих работ требуются денежные средства, исчисляемые в миллионах и миллиардах, сотни машин и колоссальное количество высококвалифицированного человеческого труда.

Теория и практика

Именно поэтому устройство городов и организация расселения серьезно отстают от развития общества и новых требований пространственного размещения производительных сил. Человечество живет в городах вчерашнего дня, думает о городах завтрашнего дня и не располагает достаточным количеством материальных средств для строительства городов дня сегодняшнего. Теоретиков-градостроителей упрекают в том, что они не могут решить вопроса о будущем развитии поселений. При этом в организации городов до сих пор не выполнены те элементарные требования, которые известны с самого начала нашего века. К ним относятся, например, целесообразное расположение отдельных компонентов города, реконструкция старых кварталов, снижение завышенной плотности, увеличение зеленых насаждений, достаточное количество дорог и их изоляция от жилья.

Каждое градостроительное мероприятие, претендующее на широту, требует не только затрат значительных материальных средств, но в боль-

шинстве случаев нацелено на далекое будущее, поэтому зачастую оно не дает мгновенных положительных результатов. В ряде случаев ценность вклада градостроительных решений не представляется возможным вычислить. Конечно, можно сосчитать экономию, полученную от сокращения трассы и улучшения условий работы транспорта, но главный вклад большинства градостроительных мероприятий в улучшении жизненной среды и в создании условий для будущего развития расселения. Подлинная экономика градостроительства перспективна и грандиозна, и, очевидно, именно поэтому она нередко подменяется «сиюминутностью» и мелочной экономичностью, в конечном счете чаще всего действующей против основополагающих принципов градостроительства.

Сторонники «сиюминутной» экономичности требуют застройки внутри города и внутри кварталов каждого квадратного метра свободной площади, они отвергают необходимость оставлять резервные площади и создавать достаточно широкие коммуникации, способные служить долгое время. По вине такой «экономии» происходит бесконечная компактная застройка городов, лишенных зеленых насаждений, зон отдыха и общественных пространств, важные общественные здания размещаются случайно, где попало, вместо того, чтобы располагаться в соответствии с их социальной ролью на одной из общественных территорий, наиболее подходящих для этой цели.

Преодолеть неблагоприятные факторы градостроительства можно только ценой целенаправленных и планомерных усилий всего общества, которое, желая выпестовать среду, полностью соответствующую ее представлениям, сумеет найти и пути для осуществления поставленной цели.

Возможность четко сформулировать градостроительные замыслы и затем реализовать их тесно связана с экономической и классовой структурой общества, оказывающей воздействие на те цели, которые общество ставит перед собой в процессе строительства и реконструкции городов, и создающей решающие в той или иной степени благоприятные условия для осуществления этих целей. В социалистическом обществе эти благоприятные условия опираются на общественную собственность, на средства производства и землю.

В капиталистическом обществе градостроительство даже при самых лучших намерениях не может преодолеть противоречий классового расслоения, неизбежно отражающегося на всей структуре расселения, в строительстве и расположении отдельных городских кварталов, в формах и объеме общественного обслуживания. Все, даже наилучшим образом продуманные эксперименты или сознательно создаваемые фальшивые иллюзии на практике кончаются одинаково безуспешно. Разумеется, в капиталистических странах есть удачные примеры возведения отдельных зданий, ансамблей и целых комплексов. Однако характерные проявления капиталистической экономики — частная собственность на средства производства и землю, конкурентная борьба и спекуляция земельными участками — затрудняют, а часто делают невозможной целенаправленную реализацию больших градостроительных замыслов. Неслучайно поэтому именно эти проблемы занимают так много места в новейших градостроительных работах западных теоретиков и на различных международных конгрессах. Решение этих проблем считается основной предпосылкой дальнейшего гармонического развития расселения.

Градостроительные замыслы социалистического общества определяются его первоочередными целями, к которым относится ликвидация классовых различий между людьми и всестороннее развитие материальных и духовных предпосылок их жизни.

Другое дело, что пока еще ни градостроители, ни другие специалисты, которые по роду своей деятельности связаны с развитием расселения и городов в социалистических странах, еще не научились полностью использовать огромные преимущества социалистического общественного строя. Необходимо также помнить, что гармония народнохозяйственных

и градостроительных планов не создается автоматически, что ее можно создать лишь целенаправленным и продуманным путем.

Предпосылки регулирования расселения

Основным рычагом, при помощи которого социалистическое общество может воздействовать на всю структуру расселения, является планомерное размещение производительных сил, а вместе с тем и мест приложения труда.

Численность населения в Праге удастся поддерживать в пределах 1 млн., потому что создание новых мест приложения труда регулируется, а отдельные из них выводятся из города совсем. Разумеется это не означает замораживания города, но преследует лишь цель создать рациональное равновесие, при котором отдельные предприятия и учреждения развиваются дальше и делают это за счет применения новой техники и автоматизации, а не за счет увеличения количества работающих. Если бы в Праге было допущено стихийное возникновение новых мест приложения труда, то количество населения росло бы здесь, как и в большинстве крупных городов других стран. Такой рост шел бы за счет откочки населения из других областей, обострял бы жилищную проблему и содействовал усложнению отдельных транспортных и других проблем города.

У города Кошице не было бы перспективы увеличить количество населения до четверти миллиона, если бы в его окрестностях не строился Восточнословацкий металлургический комбинат и если бы здесь не развивались и другие промышленные отрасли, не возникали бы высшие учебные заведения и различные учреждения. Развитие городов в Восточной Словакии, являющееся важным шагом на пути к созданию новых центров в этой области и тем самым к созданию большей равномерности расселения в масштабе всей республики, поддерживается и непосредственно вызывается размещением новой химической и другой промышленности.

У сельского населения не было бы перспективы концентрации, если бы в сельском хозяйстве придерживались старых, традиционных способов труда и не перешли бы к крупному производству и использованию машин.

Одного понимания нерациональности разбросанного расселения уже недостаточно. В настоящее время необходимо в самом производстве создать такие предпосылки, которые бы активно содействовали преобразованию структуры расселения, вели бы к совершенствованию системы обслуживания и повышению жизненного уровня.

Формы расселения

Признавая решающую роль уровня развития производительных сил и характера размещения мест приложения труда, нельзя полагаться только на действие этих факторов при формировании расселения. Сам по себе факт усиленной концентрации населения в районе города Кошице, вызванный строительством металлургического комбината, еще отнюдь не решает вопроса о конкретных формах расселения. В этом случае можно себе представить два варианта: 1) новые населенные места стихийно разрастутся в непосредственной близости от нового промышленного предприятия; при этом не будут соблюдаться необходимые градостроительные принципы и санитарные нормы расстояний между отдельными объектами, 2) все работники нового предприятия поселятся в горах и на дорогу до работы будут затрачивать долгие часы. Можно предложить и другие решения: создание вокруг комбината системы новых малых городов или же строительство новых жилищ в самом городе Кошице за счет увеличения в нем общей плотности населения.

Те или иные способы застройки и формы расселения определяются структурой и характером общества. При этом учитывается пропускная способность и возможные графики работы массового транспорта, условия размещения, объемы и формы жилищного строительства, уровень развития существующих городов и реальные возможности для строи-

тельства новых населенных мест. Ясно, что без четкой работы эффективных средств массового транспорта нельзя размещать жилье на большом удалении от мест работы, а без солидного инженерного оборудования невозможно увеличивать плотность населения. Та или иная форма расселения будет постоянно оказывать свое влияние на всю жизнь людей, на окружающую их среду, на уровень их обслуживания, на то количество времени, которое они будут затрачивать на транспорт и в конечном итоге на то, в каком направлении пойдет развитие производства и целых городов.

Жизненная среда

В каком бы свете мы не рассматривали соотношение расселения и развития производительных сил, вопросы формирования жизненной среды не могут отодвигаться на задний план. Эстетических принципов, созданных в свое время для традиционно понимаемого города, сейчас уже недостаточно. Конечно, соблюдение пропорций между отдельными пространствами, по-прежнему, сохраняет свое значение, но решающей при этом становится композиция города в целом, а она не может быть втиснута в рамки распространенной прежде городской планировки, уподоблявшейся одной из разновидностей орнамента. Новые эстетические проблемы связаны с архитектурным решением транспортных сооружений и самих средств транспорта. Намечаются конфликты между масштабом современных зданий и масштабом человека. Восприятие среды у пешеходов иное, чем у человека, едущего в быстродвижущемся транспорте. Индустриальные методы строительства, особенно на своем первоначальном этапе, привели к нежелательной монотонности среды и создали угрозу для сохранения индивидуального облика городов и сел. Традиционная городская среда с замкнутым пространством принадлежит прошлому, но современные ансамбли пока еще не образовали такой среды, которая бы своими качествами превзошла свою предшественницу.

Новые районы по существу служат спальнями. В них не удается создать необходимого пульса жизни, связанного, очевидно, как с приемлемой структурой отдельных функций, так и с их пространственным расположением. Жизнь новых городов и поселков изучается недостаточно, а результаты немногочисленных исследований не находят полного отражения в практике проектирования и строительства. Чаще всего города рассматриваются как комплексы зданий, инженерных сооружений и устройств, а тот факт, что они являются и средой для жизни людей, у которых есть свои потребности, стремления и желания, предается забвению. Поэтому основным мерилom успеха или неудачи каждой градостроительной концепции должна стать степень удовлетворения разнообразнейших потребностей каждого отдельного человека и всего общества в целом.

При этом широко известно, что в современных городах жизненная среда неизменно ухудшается, увеличивается загрязненность воздуха и воды, количество пыли и шум. Все это свидетельствует о неумении делать выводы из новых требований, предъявляемых транспортом и производством, из тех новых явлений, которые сопровождают всю жизнь современного города. Вместо того, чтобы создать благоприятную среду для человека, часто полагаются на его большую приспособляемость даже к весьма трудным условиям жизни.

Использование новых творческих методов

Целенаправленная разработка структуры и конкретных форм расселения вызывает также необходимость совершенствовать творческие методы и углублять уровень научных исследований. Огромное значение приобретает генеральная планировка отдельных городов и целых областей. В Чехословакии такой подход к градостроительной работе получил большое распространение еще в период после первой мировой войны. Тогда в городе Брно ряд архитекторов разрабатывали теорию планировки больших территорий. Так, архитекторы Богуслав Фукс и Индржих Кумпошт первыми разработали проект «южноморавской области», вклю-

чающей город Брно. Проблемами градостроительных решений целых городских областей в применении к развитию крупнейших чехословацких городов систематически занимается профессор Эммануил Грушка. Потенциальные возможности развития расселения и городов учитывал и Алоиз Микушович. Он посвятил этим вопросам книгу «Техника градостроительства» (*Technika stavby měst*). Написанная в 1933 г. эта книга по сей день остается одной из основополагающих работ чехословацкой градостроительной литературы.

Но лишь планирование экономики на социалистических началах создало базу для генеральной планировки целых областей. Значение этой деятельности нашло в Чехословакии отражение и в создании Государственного института районной планировки. По объему и направленности работ этот проектный институт не имеет своей аналогии ни в одной из других стран. Проблемы районной планировки приобрели в настоящее время особую специфику и в данной работе не представляется возможным раскрыть их в исчерпывающей полноте. Но нельзя не сказать хотя бы о том, что именно в этой области градостроительной работы наиболее важно сотрудничество специалистов самых разных профессий и что проведение такой работы и практическое использование ее результатов тесно связано с условиями социалистического общественного строя.

Безусловной предпосылкой дальнейшего развития теории проектирования городов и расселения, а также всех научных исследований является расширение их тематики. До сих пор такие работы ограничиваются проблемами капитального строительства, поисками оптимальных размеров городов и поселков, принимаемых лишь в зависимости от расходов, необходимых для их строительства и эксплуатации. В действительности проблемы расселения намного шире и включают в себя вопросы психологии, физиологии, идеологии и экономики. Наука о человеческих поселениях должна использовать и синтезировать сведения целого ряда научных областей.

Другой безусловной предпосылкой дальнейшего развития градостроительной теории является более глубокое и точное осмысление всего широкого комплекса условий, которые влияют на создание среды, окружающей человека.

Сейчас, как никогда раньше, в градостроительстве могут быть использованы достижения науки и данные статистики. Весьма ценные результаты может дать использование современных математических методов. В особенности они важны при сопоставлении различных вариантов решений и при их оптимизации. Уже сейчас математические методы проходят экспериментальную проверку при размещении капиталовложений, при решении некоторых транспортных проблем и трассировке коммуникаций, при сопоставлении расходов на строительство и на эксплуатацию города. Можно ожидать и того, что при генеральной планировке будут использованы математические модели и теория вероятности, оперативное исследование, теория игр и ряд других методов.

При разработке теории градостроительства нельзя ограничиваться общими представлениями и полагаться лишь на интуицию и субъективные взгляды, необходимо глубже проникать в закономерности исследуемых процессов. Л. Авдотин в заключение своей статьи, посвященной использованию в градостроительстве кибернетических методов, говорит следующее: «Дальнейшее развитие ... градостроительства ... требует современного уровня организации и проведения научно-исследовательских работ. Математические и кибернетические методы совершенно не приложимы к анализу материалов, полученных на базе общих представлений и субъективных суждений. Наука движется от общих качественных оценок описаний явлений к установлению точных зависимостей и математических закономерностей»³. Д. Бернал в заключительной статье цикла, посвященного использованию данных науки в архитектуре и строительстве, выдвинул следующее требование: «Прежде чем говорить

о строительстве, необходимо увеличить средства, расходуемые на исследование в этой области, в 10 раз. Сейчас нет отрасли, в которой на исследование расходовали бы меньше, чем это делают в строительстве. Кажется, что строителей вовсе не интересуют выводы, которые могли бы способствовать решению их проблем»⁴.

Конечно, было бы неправильно прервать развитие теории и практики градостроительства и ждать, когда расходы на исследования удешевятся и благодаря этим средствам выявится достаточно данных и объективных закономерностей. Углубление научных методов будет происходить постепенно. Что же касается самих городов и расселения в целом, то они будут непрерывно развиваться дальше. Вновь и вновь люди будут проектировать и строить новые жилые районы, промышленные и сельскохозяйственные предприятия, школы и больницы. В связи с этим представляет интерес на основе современных знаний попытаться ответить на вопрос о том, как же дальше будут развиваться города, другие элементы системы расселения и все расселение в целом.

Сноски к главе XII

При изучении предпосылок дальнейшего развития расселения, городов и их отдельных функциональных элементов необходимо иметь в виду результаты исследований целого ряда общественных и естественных наук. В последнее время эти вопросы все больше попадают в центр внимания, поскольку трудности и недостатки современного расселения непрерывно растут.

1. В. И. Ленин. К характеристике экономического романтизма. Соч., изд-е 4, т. 2, стр. 166.

2. A. Fleisher. The Influence of Technology on Urban Forms. The Future Metropolis. New York, 1961, p. 64—102. В статье А. Флейшера рассматриваются вопросы развития транспорта, ликвидации мусора и обеспечения питьевой водой. При этом все внимание автора сосредоточено на исследовании максималь-

но возможной величины городов. Он приходит к выводу о том, что на протяжении последующих 50 лет уровень техники создаст возможности для роста метрополий с населением 50 млн. человек. Лимитирующим фактором он считает обеспечение питьевой водой, а единственной возможностью решения этой проблемы считает использование опресненной морской воды.

3. Л. Авдотин. Градостроительство и кибернетика. «Архитектура СССР», 1963, № 3, стр. 23. Большое внимание использованию математических методов при разработке генеральной планировки систематически уделяется в американском журнале «Journal of the American Institute of Planners».

4. J. D. Bernal. Modern Science in Architecture. «Architectural Association Journal», 1962, № 11, p. 167.

XIII. БУДУЩЕЕ РАССЕЛЕНИЕ

В градостроительных теориях распространены два крайних взгляда. Сторонники одного из них полностью отрицают города и стоят за максимальное дробление расселения вплоть до его наименьших единиц. Приверженцы другого, наоборот, отстаивают крупные города и считают, что со временем в них сосредоточится все человечество. Энтузиасты децентрализации указывают на почти неразрешимые проблемы больших городов — их эксплуатации и организации жизненной среды. Защитники крупных городов, наоборот, утверждают, что только в них можно обеспечить населению необходимый уровень общественного обслуживания, культуры, предоставить все возможности для получения образования и работы по специальности.

Сторонники того и другого взгляда пользуются хотя и односторонними, но в то же время справедливыми аргументами. Поэтому попытки найти золотую середину обычно приводят к поискам оптимального города, т. е. города такой величины, который бы располагал достаточным уровнем общественного обслуживания и в то же время не превышал границ, за которыми дают себя знать многочисленные пороки большого города. Доводы в пользу оптимального города обычно сопровождаются расчетами, показывающими расходы на строительство и эксплуатацию

города, обоснованиями размеров города, в котором еще можно создавать некоторыми крупными учреждения культуры и т. п.

Расчеты такого рода довольно сложны, а их результаты, как правило, различаются в зависимости от того, каким фактором отдают предпочтение их авторы. Наиболее распространен вывод о том, что оптимальное количество жителей в городе должно колебаться в пределах от 60 до 250 тыс. человек.

В любом случае такие расчеты подтверждают, что неправильно создавать города-гиганты или же, наоборот, стремиться к предельному раздроблению расселения. Поэтому авторы ряда градостроительных теорий приходят к заключению о необходимости превратить всю систему расселения в сеть приблизительно одинаковых по величине, оптимальных городов. Однако такое требование вступает в противоречие с конкретными условиями размещения производительных сил и географической средой, а потому не может считаться реальным и стать основой для будущего развития расселения. Это требование столь же односторонне, как и те концепции, в соответствии с которыми рекомендуется сооружать город определенной формы или компоновки. Оно недостаточно учитывает конкретные условия и запросы расселения.

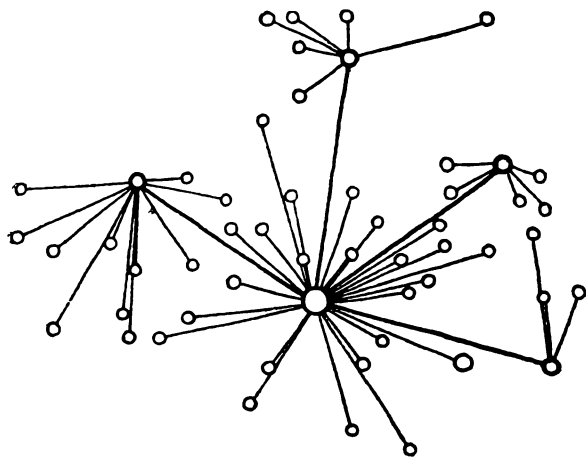
Город и система расселения

Средневековые города, ограниченные крепостными стенами, были замкнутыми производственными и общественными единицами. Для своего непосредственного сельскохозяйственного окружения они выступали в роли центров торговли и ремесел и располагали собственными правовыми нормами. В настоящее время ни один из городов не представляет собой замкнутой единицы, способной всесторонне удовлетворять потребности своего населения и самостоятельно развивать свою экономику. Этого нельзя сказать ни о малых поселках, не располагающих собственной системой общественного обслуживания высшей ступени, ни о крупных городах, существование которых связано с обширной территорией. Сегодня практически невозможно определить точные границы отдельных городов. В ряде плотнонаселенных промышленных областей есть целые системы городов, которые могут функционировать только благодаря тесным контактам.

Поэтому в современной градостроительной теории становится все меньше представлений о том, что можно решать вопросы одного города в отрыве от всех других. Сейчас внимание сосредоточивается на целых системах расселения. В последнее время их проблемами занимаются группы теоретиков в ряде стран. Довольно глубоко исследуются эти проблемы в Чехословакии, в частности в отделе генеральной планировки Исследовательского института строительства и архитектуры в городе Брно. В начале 1961 г. этот институт вместе с другими исследовательскими, научными проектными организациями провел конференцию, посвященную тенденциям преобразования расселения в ЧССР¹. Занимаясь структурой сельскохозяйственного расселения, институт в своей работе исходит из конкретных условий ЧССР и основывается на рациональной организации обслуживания и на предполагаемом целесообразном размещении центров сельскохозяйственных предприятий и их оптимальных площадей².

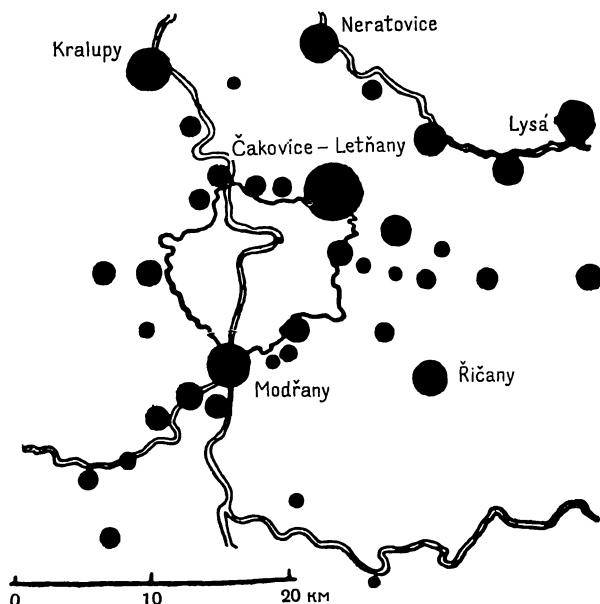
Теория центров

В том же институте исследуются общие тенденции структуры расселения в ЧССР. В своей работе члены коллектива пришли к выводу о том, что уже теперешняя сеть расселения группируется в систему трех ступеней центров, которые характеризуются следующим образом: «Первой ступенью можно обозначить центры, которые развились в сельском расселении с округом обслуживания в расчете на несколько близлежащих сел в радиусе 6—8 км, в отдельных случаях — на большем расстоянии. Это, как правило, большие села или маленькие городки, которые уже в прошлом приобрели значение центров, поскольку выполняли ряд функций, выходивших за пределы местного значения. Здесь сосредото-



118. Ота Мачел. Пример анализа естественной сети центров сельского расселения; 1962 г. В системе сельского расселения постепенно стихийно образуются центры более высокой ступени, сосредоточивающие в себе систему общественного обслуживания

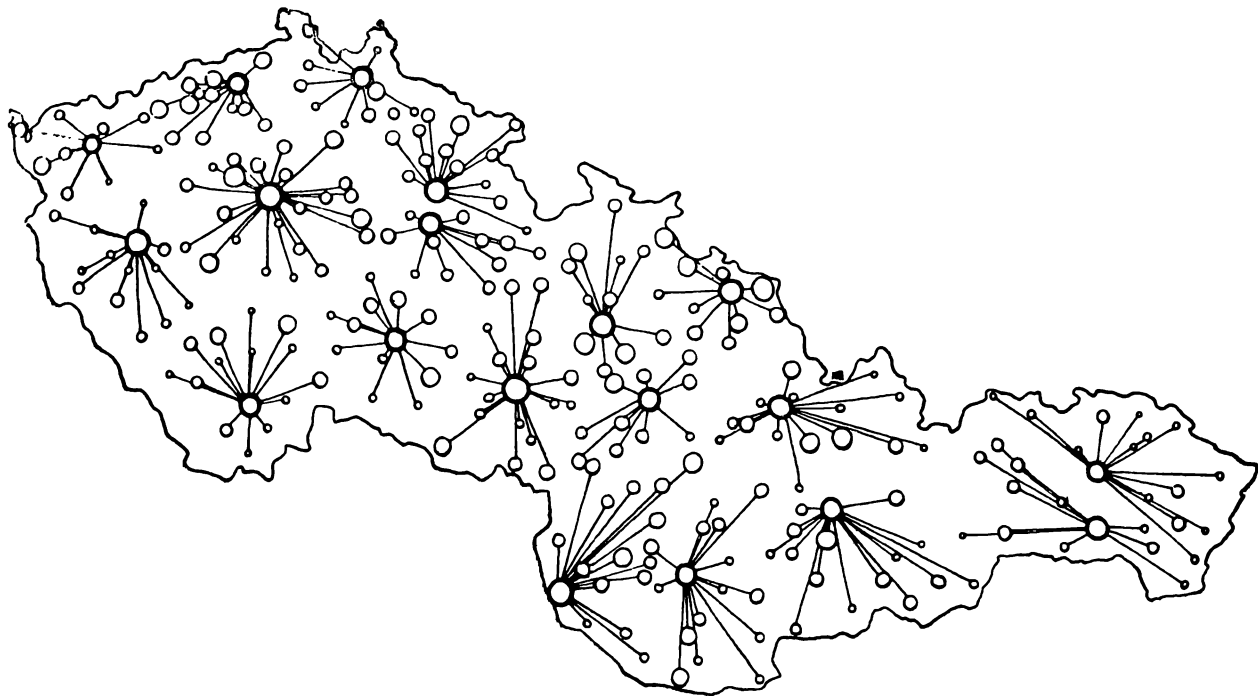
119. Пражская агломерация; 1963 г. Ярко выраженное группирование промышленности и расселения, характерное для окрестностей больших городов



чивались большие господские усадьбы, церковные приходы, суды, в Словакии — нотариальные конторы, отдельные населенные места были известны тем, что в них периодически происходили ярмарки. Здесь сосредоточивались объединения ремесленников, небольшие промышленные предприятия и здесь же происходила более оживленная торговля. В последнее время в этих центрах разместились некоторые гражданские учреждения, выходящие за пределы местного значения. Это, например, поликлиники, полные средние школы, отдельные специализированные магазины. Сегодня эти поселения, как правило, являются и центрами объединенных сельскохозяйственных предприятий. Ввиду этого их функции как центров стали еще отчетливее.

Второй ступенью можно обозначить центры настоящего и бывшего районного значения. В большинстве случаев центрами бывших районов считались практически все наши города, относящиеся к категориям различной величины. Там, где таких городов не было, центрами становились малые города (местечки) или же крупные села. Так, например, обстояло дело в Словакии. Сеть таких районных городов на территории ЧССР относительно густа и регулярна. Развитие в течение длительного периода содействовало их превращению в характерные центры нашего расселения. Здесь сосредоточивались административные и медицинские учреждения, учреждения культуры и учебные заведения, торговые центры и спортивные комплексы. Большинство таких городов превратилось в центры промышленного производства. У них была реальная возможность развить хорошую связь с селом, поскольку территория, управляемая ими, в большинстве случаев была наибольшей, создавая возможности для регулярных поездов.

Третьей ступенью мы обозначаем все города бывшего и современного областного значения. Речь идет о характерных ядрах нашего расселения, которые еще на этапе своего исторического развития выполняли функцию экономических и культурных центров довольно широких областей. В отличие от других в этих городах сосредоточивались различные специальные учреждения культуры, здравоохранения, образования, спорта, науки, торговли, гражданские учреждения специального характера. Сейчас почти все эти центры являются одновременно самыми большими промышленными центрами в ЧССР. Управляемая ими территория колеблется в пределах приблизительно 40 км. Можно было бы определить еще и четвертую ступень расселения. В этом случае надо было бы называть центры общегосударственного значения, т.е. такие города, как



120. Владимир Палла и Иржи Личеник. Современная сеть центров расселения второй и третьей ступени; 1962 г. Система отношений выводится из административных функций отдельных городов. В определении центров третьей ступени (теперешних и бывших областных городов) в некоторых областях она выглядит недостаточно убедительно

Прага, Брно, Братислава, играющие ведущую роль в экономической и культурной жизни ЧССР. Однако с позиции интересующих нас проблемы рассматриваем эти большие города, как выполняющие функции центров третьей ступени, т. е. центров областного значения».³

С такой системой поселений связано и размещение сети обслуживания, в которой тоже развивается многоступенчатая система. В. Палла считает, что сети обслуживания будут соответствовать иерархии трех ступеней центров.

Для исследования возможностей дальнейшего развития системы расселения работа Исследовательского института строительства и архитектуры имеет большое значение. Его сотрудники исходят в своей деятельности из анализа современного расселения, а результаты их работы в известной мере уже используются в практике размещения капиталовложений. Конечно, на современном этапе работа такого рода представляет собой лишь какую-то одну концепцию расселения и при конкретном использовании ее результатов необходимо учитывать специфические условия ряда территорий ЧССР. Предложенная трехступенчатая система довольно статична и соответствует скорее областям страны, менее развитым в промышленном отношении и с преобладающим сельским населением. Применение трех ступеней центров расселения довольно спорно для больших городских агломераций и их пригородных территорий, а также в таких плотнонаселенных промышленных областях, центрами которых являются, например, города Острава или Мост. Кроме того, трудно себе представить, что различные требования разнообразных сетей учреждений культуры, здравоохранения и образования можно будет втиснуть в одну трехступенчатую иерархию. О своих особых требованиях заявит и такой компонент, как инженерные сети и устройства, которые охватят целые группы населенных мест, испытав на характере своей компоновки условия рельефа и других составляющих природной среды.

Все внимание разбираемой концепции сосредоточивается на городах и поселках, которые рассматриваются как основные функциональные звенья системы расселения. В результате этого недостаточное внимание уделяется остальным компонентам расселения, таким как центры добы-

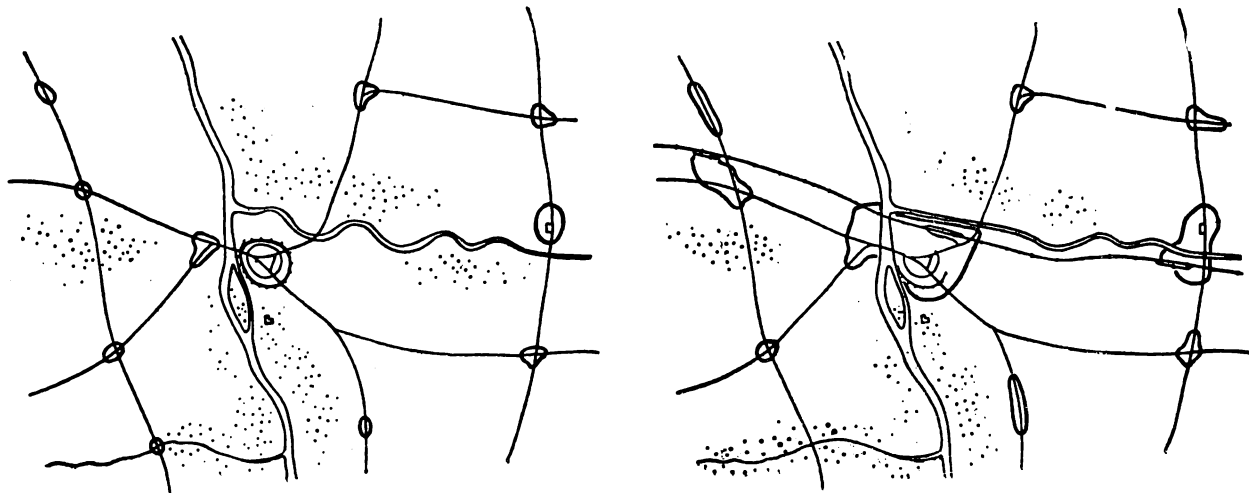
чи сырья, промышленные комбинаты, транспортное оборудование, курортные области и т. д. В структуре будущих территорий необходимо считаться со всеми этими компонентами, отношения между которыми, по всей видимости, получают более сложный характер. При более пристальном рассмотрении становится ясно, что город или поселок сами по себе не представляют единственных звеньев системы расселения. Стираются границы городов и их пригородных территорий. Все более важными составными частями системы расселения становятся крупные предприятия или другие учреждения, а их сегодня в ряде случаев бывает очень трудно отнести к какому-то конкретному городу или иному населенному месту.

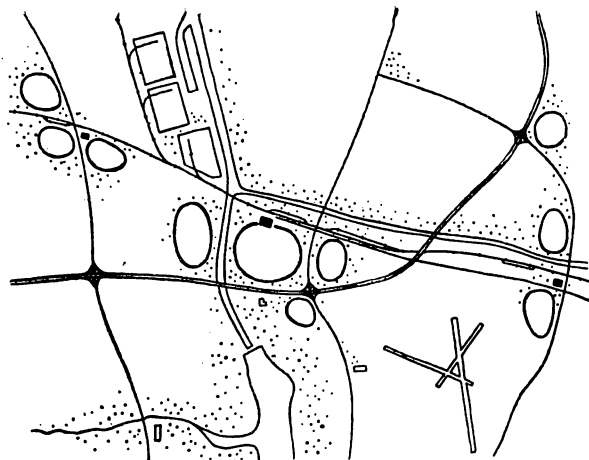
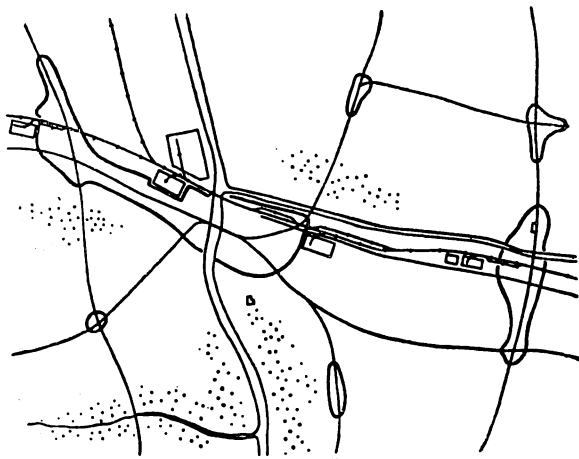
В непосредственной близости от Праги разрастаются такие промышленные агломерации, как Модржаны, Чаковице, Летняны, Ржичаны, Угржинева, Кладно, и Кралупы. Жители этих мест ездят на работу в Прагу, а жители Праги ездят в эти места. Возникает вопрос — самостоятельны эти города или же они представляют собой составные части одной крупной городской агломерации? Составной частью какого города — Моста или Литвинова, является большой химический комбинат в Залужи, если он расположен приблизительно в центре расстояния между ними? Является ли Восточнословацкий металлургический комбинат промышленным предприятием города Кошице, в котором будут жить рабочие и служащие комбината, удаленного от города на расстояние почти 10 км? Что представляет собой Поруба — новый большой жилой район Остравы, является ли она ее автономным спутником или же вполне самостоятельным городом? Аэродром города Готвальдова находится от него на расстоянии многих километров в Голешове, а новый оравский аэропорт вблизи города Пршибора и служит всей северной Моравии. Жители Праги зимой по воскресеньям ездят на отдых в Крконоши, удаленные от города на 100 км, а летом на плотинах реки Влтавы к югу от Праги. Из Остравы ездят в Бескиды, а из Братиславы — в Карпаты. В Мостецком угольном бассейне в самом областном городе сосредоточены отдельные общеобластные учреждения культуры. В то же время областной симфонический оркестр располагается в Теплицах, где находится также областной музей, тогда как областной архив сосредоточен в Литомержицах.

Сооружаются энергетические системы для целых областей и стран, электроэнергия передается на расстояния, равные сотням километров. Объединенные водопроводы обслуживают несколько населенных мест, а большие города ищут для себя источники питьевой воды на расстоянии многих десятков километров. Весь мир соединен сетями телекоммуникаций и радио, со временем такой же охват получит и телевидение.

121. Развитие системы расселения. Состояние до начала индустриализации. Звенья жилой системы выделены четко. Отдельные функции, за исключением основного членения на городское и сельское расселение, не дифференцированы

122. Начало индустриализации. Первые железнодорожные пути и разрастание смешанных промышленных кварталов вокруг вокзала. Расширение населенных мест, расположенных по преимуществу на важнейших транспортных путях





Функциональные компоненты структуры расселения

123. Стихийный рост агломераций. Дальнейшее развитие промышленности и слияние расселения в нерасчлененные агломерации вдоль основных линий коммуникаций. Механическое регулирование

124. Плановая разработка дальнейшего развития. Определение отдельных функциональных компонентов системы расселения, расчлененной на отдельные жилые, промышленные и другие элементы. Направление ведущих трасс коммуникаций в обход жилых районов

Можно было бы продолжить перечень довольно известных примеров, свидетельствующих о том, что в настоящее время ряд областей состоит не из отдельных изолированных и компактных городов, а представляет собой систему отдельных дифференцированных функциональных элементов. В их пределах продолжается непрерывное расширение сетей общественного обслуживания и различных технических и других систем, которые в территориальном отношении не являются прямой составной частью отдельных городов. Даже в том случае, когда они располагаются в одном городе, они служат в большинстве случаев более широкой сети расселения.

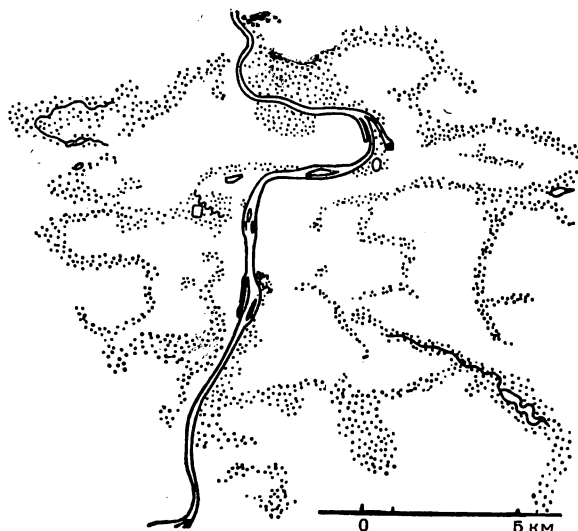
Следовательно, структура расселения состоит не только из городов и поселков, но представляет собой целую систему, образуемую за счет производственных и научно-исследовательских центров, поселков и городов различной величины, природных и курортных зон, сельскохозяйственных площадей и целого ряда других компонентов, в качестве которых выступают водные поверхности, крупные инженерные сети, транспортные сооружения и их оборудование. Вся эта система пронизана сетями общественного обслуживания, высшие ступени которого будут служить также широким окрестностям городов и целым группам населения.

Очевидно, и в будущем эта система будет испытывать воздействие со стороны своих отдельных составных частей, развивавшихся длительное время в иных условиях, она будет определяться размещением источников сырья, конфигурацией рельефа, природными условиями и направлениями коммуникаций. Основопологающими моментами этой системы без сомнения станут размещение мест приложения труда, промышленных предприятий или производственных объединений другого рода, а также расположение территорий, пригодных для заселения. Вся система будет развиваться в соответствии с развитием производительных сил, новых производственных процессов, науки и техники и поэтому будет постоянно в состоянии непрерывного движения.

Места приложения труда

Места приложения труда в этой системе будут представлены отдельными промышленными комбинатами или взаимно кооперирующимися группами промышленных предприятий, абсолютные размеры которых непрерывно увеличиваются. Уже сегодня такие промышленные комбинаты, как химический комбинат в Залужи у города Мост, Восточнословацкий металлургический комбинат, предприятие Словнафт у Братиславы, металлургический завод у Остравы или алюминиевый завод в городе Жиаре — занимают территории многих десятков и сотен гектар и своими размерами превосходят многие города. В дальнейшем промышленные территории будут окружены зелеными санитарно-защитными поясами. В них будут располагаться подсобные предприятия и в то же время они будут служить резервами, обеспечивающими возможности

125. Прага. Схема развития зеленых площадей; 1963 г. Зеленая образует в городе систему, выделяющую отдельные районы и подчеркивающую характер местности



дальнейшего развития. Эти резервные площади надо иметь в виду даже при условии, что на определенном уровне развития техники для каждого вида производства станет возможно определить оптимальные размеры предприятия. Вместе с тем наряду с изменяющейся технологией расширяющиеся кооперативные связи приведут к объединению ряда других производств. Составными частями промышленных предприятий станут исследовательские бюро и некоторые разновидности высших учебных за-

ведений. Таким образом будет достигнута более тесная связь исследовательских и производственных задач и одновременно станет возможным непрерывное пополнение знаний. Наряду с деятельностью крупных промышленных объединений продолжают свое существование и небольшие производственные единицы. Те из них, в которых будут приемлемые технологические процессы, смогут находиться в непосредственной близости от жилья.

Довольно ярко проявят себя в будущей системе расселения и те функциональные компоненты, усиление значения которых можно наблюдать уже в настоящее время. Обширные территории сегодня занимают такие производственные звенья, как склады, аэродромы, крупные транспортные системы или же такие уникальные сооружения, как кино- и телестудии или радиостанции. Совсем еще недавно ряд подобных функций вообще не существовал, а, появившись, — локализовался внутри города в отдельных объектах или небольших кварталах. Сегодня им сплошь и рядом служат огромные комплексы зданий и земельных участков и подобно промышленным предприятиям и комбинатам они предъявляют высокие требования к территориям, часто достигающим десятков и сотен гектаров.

Кроме того, можно предположить, что новые звенья расселения постепенно превратятся в ее самостоятельные компоненты. Следовательно, можно говорить о постепенном, но непрерывном членении расселения на отдельные функциональные компоненты, которые обретают свою самостоятельность и расширяют свои территории. В последнее время этот процесс можно проследить на примере исследовательских институтов и высших учебных заведений, занимающих большие городские территории. Зачастую они переносятся из центра города в окраинные районы или же совсем выводятся из компактной городской застройки.

Помимо территорий промышленных и других производств составными частями всей системы станут также сельскохозяйственные производственные площади. Механизация сельскохозяйственных работ и интенсивный способ ведения хозяйства создадут необходимость и возможность для образования компактных и территориально связанных частей сельскохозяйственной земли.

Подобно тому, как это уже имеет место в нашей стране и в других частях света не будет чисто сельскохозяйственных областей, но, наоборот, возникает задача уравновесить специфические требования сельскохозяйственной зоны и промышленности. Необходимость в таком уравнове-

Ландшафт и природное окружение

шивании останется в силе даже тогда, когда мы сумеем воспрепятствовать тем пагубным последствиям, которые все еще случаются в результате деятельности электростанций, работающих на угле, предприятий химической промышленности, агломерационных установок и т. п. Ряд проблем сельскохозяйственного производства придется решать в областях наиболее интенсивной концентрации промышленности и в окрестностях больших городов, поскольку именно здесь сельское хозяйство будет специализироваться на снабжении больших поселков и городов ранными овощами, свежим молоком и другими сельскохозяйственными продуктами, которые невозможно транспортировать на большие расстояния. Реконструкция современной густой сети раздробленного сельскохозяйственного расселения представляет собой сложную самостоятельную проблему, выходящую за пределы данной работы. Можно лишь сказать, что и здесь произойдет довольно сильная концентрация, хотя для этого потребуется длительное время и решение ряда вопросов экономического и социального характера.

Элементы природы в общей системе расселения будут представлены не только сельскохозяйственными площадками, но также курортными зонами, зонами гор, водоемов, лесов, парков и спортивных комплексов. Уже сегодня ряд курортных областей получил более широкое значение и служит всей области или стране, а такие зоны как морские побережья или горные хребты приобрели сегодня международное значение. В Чехословакии функции таких курортов получили словацкие горы, Бескиды, Крконоши и другие места, озера у таких больших плотин, как Оравская, Слупская или Орлицкая, области с большим количеством озер и обширные участки лесов. Некоторые из них были объявлены национальными парками и переведены на специальный режим. Особо ценные территории объявлены заповедниками и охраняются государством.

В дальнейшем появится необходимость выделить специально охраняемые участки природы в непосредственной близости от наших крупнейших городов и в плотно населенных промышленных областях, запретив на этих участках какое-бы то ни было строительство. Такая мера потребует не для защиты несуществующей в этих зонах ценной флоры или фауны, а для сохранения их как зон отдыха населения. Нельзя допустить того, чтобы именно на плотно населенных территориях элементы природы были подавлены и стерты с лица земли. Именно здесь они ценятся особенно высоко, подвержены наибольшей угрозе и нуждаются в активной защите.

С созданием курортных зон, особенно в окрестностях больших городов связаны проблемы соотношения индивидуальных и общественных форм отдыха. Тенденция «двойного жилья» — т. е. проживание в городе и на даче в пригороде — свидетельствует о повышении жизненного уровня и увеличении времени, отводимого на отдых. В то же время она является своеобразной формой неудовлетворенности городской средой.

Однако последствия дачного строительства могут оказаться угрожающими, в особенности для побережий рек и озер около плотин. Яркими примерами здесь могут послужить окрестности Слупской плотины или же берег реки Лабе у города Усти. Помочь в этом деле могла бы более строгая дисциплина при строительстве дач и отведение для этой цели участков на тех местах, которые, будучи застроенными, не резко нарушат общий облик ландшафта. Но решить эту проблему можно только развивая другие формы отдыха, строя в наиболее посещаемых курортных областях пансионаты и коллективные дачи. До тех пор, пока в зонах отдыха не будут обеспечены условия для пребывания там в выходные дни или же для более продолжительного пребывания семей с детьми, индивидуальная дача останется единственным выходом из положения. Сегодня эта проблема выходит за пределы интересов отдельного человека и становится социальной проблемой, оказывающей свое влияние на наши возможности рационально использовать области, наиболее пригодные для отдыха, и решать эстетические вопросы ландшафта.

Важнейшим компонентом всей территориальной структуры останутся сами населенные места. Постепенно исчезнут существенные различия между городом как местом проживания работников промышленности и селом, как местом проживания земледельцев. Это, однако, не означает, что все поселки и города будут одинаковых размеров или будут выполнять одни и те же функции. Все населенные места составят систему, в которой отдельные звенья будут различаться своими функциями, размерами и степенью оборудованности. Небольшие и менее оборудованные звенья будут тяготеть к более крупным и лучше оборудованным центрам. Такая система уже сейчас постепенно формируется как в сельском, так и городском расселении. Каждое более или менее большое село закономерно является центром ряда более мелких сел в своей округе и в то же время представляет собой составную часть более сложной системы, тяготеющей к городу. Таким образом, создается система, включающая в себя жилые единицы различных размеров — от деревень до больших городов.

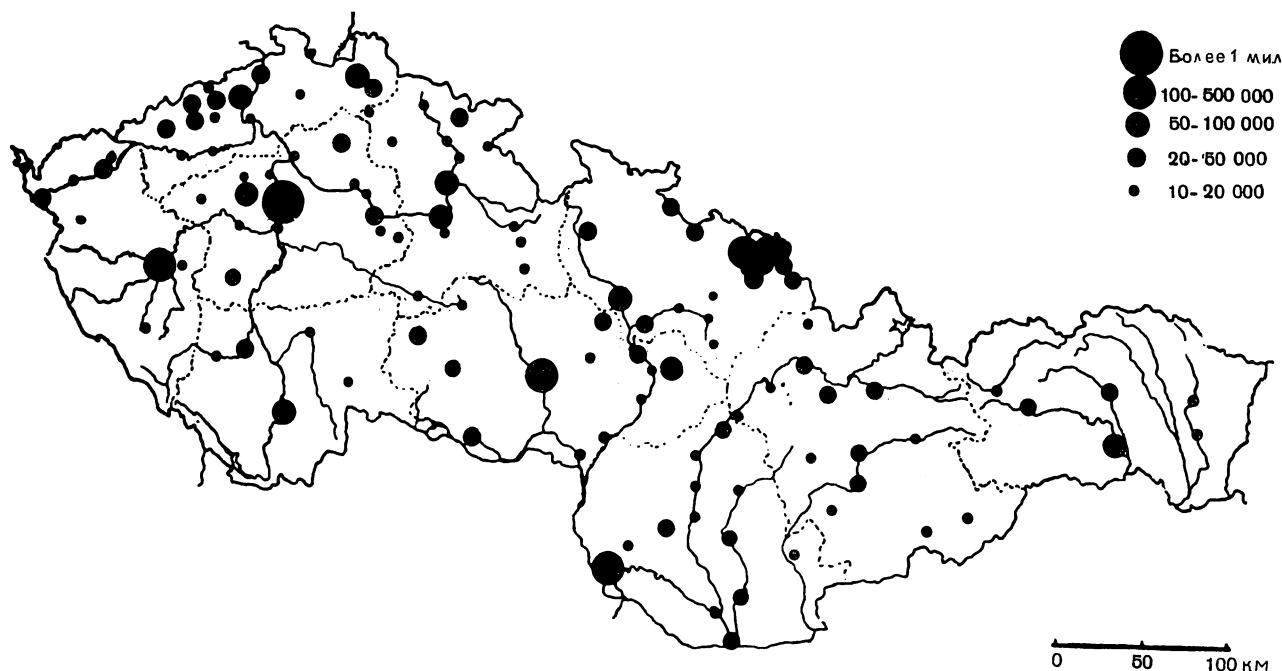
Различие в размерах отдельных населенных мест будет определяться их специфической ролью в народном хозяйстве, степенью рациональной концентрации производительных сил, тем значением, которое они будут иметь для управления и культуры. Далее, на эти размеры, по-прежнему, будут оказывать влияние природные и географические условия, связанность со средствами транспорта и предпосылки дальнейшего развития. Характерными примерами могут служить города в районах добычи сырья или источников энергии, города, расположенные на морских побережьях и реках или же на скрещении сухопутных дорог, города, обеспеченные достаточным количеством запасных площадей для дальнейшего строительства или же располагающие особо благоприятными климатическими условиями.

Большое влияние на всю систему расселения оказывает пройденный исторический путь, как об этом довольно ярко свидетельствуют чехословацкие города. Почти все современные города возникли на месте средневековых поселений, а центры, важные в том или другом отношении, были важны еще в своем далеком прошлом. При более подробном исследовании выясняется, что средневековые города выросли из более старых феодальных городищ и торговых посадов, связанных в своей истории с еще более древними, часто доисторическими поселениями.

Транспортные системы

Основной предпосылкой существования и целесообразного функционирования дифференцированных систем расселения является транспорт, обеспечивающий связь между домом и работой, между отдельными предприятиями и учреждениями, между жилищем и местом отдыха. Без транспорта любая жилая система распалась бы на отдельные, парализованные функциональные компоненты, неспособные вести самостоятельное существование и потеряла бы свое всякое оправдание. Чем обширнее будут становиться эти системы, чем больше будут дифференцироваться и усложняться функции их компонентов, тем большее значение будет приобретать транспорт, обеспечивающий не только передвижение человека, но и доставку сырья, готовой продукции и пр.

Организация работы транспорта окажет в будущем самое непосредственное влияние на конкретное формирование всей структуры расселения. Не соглашаясь с тем, что совершенные виды транспорта сами по себе содействуют развитию расселения, что развитие капиталистических городов было вызвано лишь новыми возможностями передвижения, необходимо признать, что транспорт влияет на конкретные формы, в которых происходит развитие расселения. Одни формы расселения возникают в обществе, представители которого вынуждены передвигаться только пешком или же в повозках, едущих со скоростью 10 км/час. Другие возможности получают районы, связанные с сетью железных дорог, обеспечивающих скорость передвижения, равную 100 км/час. Совершенно иначе сформируется расселение там, где главным средством



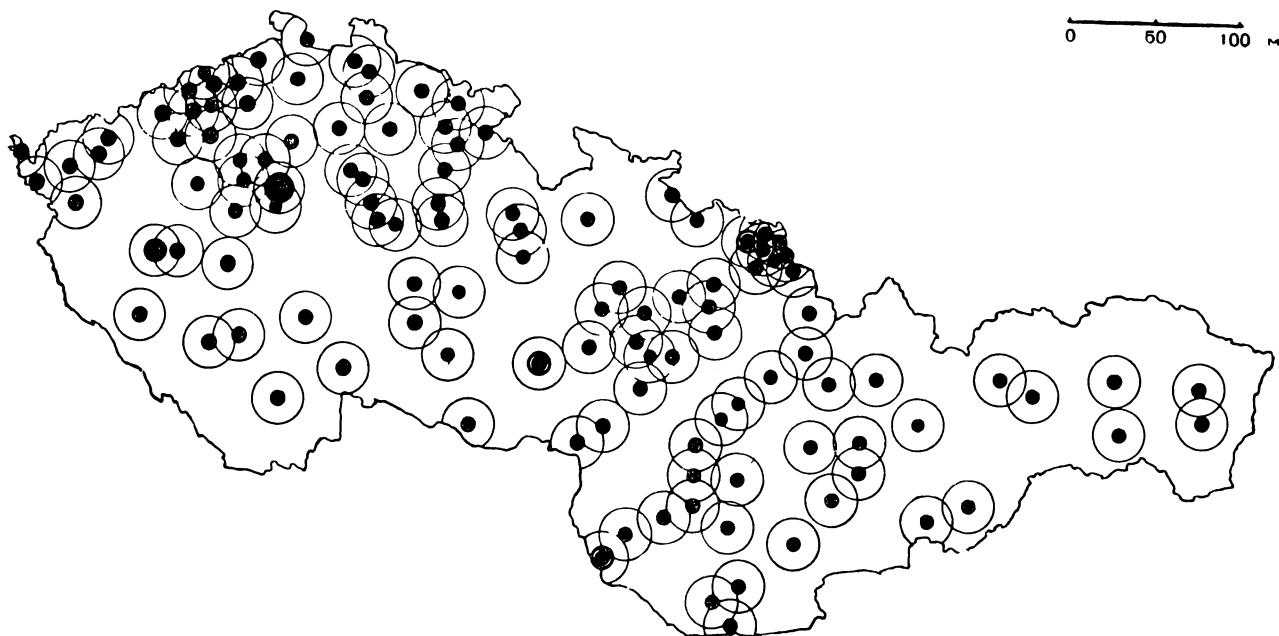
126. Чехословакия. Расположение городов с населением, превышающим 10 тыс. жителей; 1961 г. Относительно равномерная сеть расселения образует характерные группы в главных промышленных областях

транспорта будет автомобиль, развивающий приблизительно ту же скорость, но не требующий дорогостоящих путей.

Современное общество располагает богатым выбором средств передвижения, от пешей ходьбы до сверхзвуковых самолетов и космических ракет. Легковой автомобиль доставляет человека от дверей одного здания к двери другого, а внутри самих зданий хождение по лестницам заменяется путешествием в лифте. Скоростные дороги обладают мощностью, позволяющей в одном направлении перевозить до 40 тыс. пассажиров в час. Сейчас проходят проверку наземные средства транспорта, способные развивать скорость, свойственную самолетам. Испытываются средства индивидуального воздушного транспорта, сверхзвуковые лайнеры, способные брать на борт сотни пассажиров. Люди научились передвигаться по земле, над и под землей, в воздухе, в космическом пространстве и под водой.

Тем более нам кажется непонятным, что мы не в состоянии обеспечить действенное функционирование транспорта и необходимую транспортную связь внутри городов и систем расселения. Транспорт безусловно заслуживает того, чтобы критиковать его технические, эксплуатационные недостатки и низкий санитарный уровень. Автомобиль обладает большой гибкостью, он удобен для индивидуального использования, но занимает слишком много места на дорогах, вызывает необходимость строить стоянки, гаражи и транспортные развязки и кроме всего этого отравляет воздух в городе и вне его выхлопными газами. Массовый транспорт тоже мог бы быть удобнее, скорее доставлять людей к цели их путешествия, развивать приличную скорость и сократить интервалы своего движения. Нас огорчает то, что путешествие на самолете из Праги в Братиславу, расстояние между которыми составляет свыше 400 км, длится меньше, чем поездка в трамвае из одного конца Праги в другой.

Конечно, современные средства транспорта еще далеко не исчерпали всех своих возможностей и техническая сторона транспорта будет совершенствоваться дальше. Однако предпосылки улучшения работы транспорта, а тем самым и жизнедеятельности городов и целых систем расселения необходимо усматривать также — а можно было бы сказать, что прежде всего — в самой организации городов и жилых систем.



Транспорт и расселение

127. Чехословакия. Города с населением свыше 10 тыс. жителей; 1961 г. Вокруг городов очерчены круги радиусом 15 км. При таком графическом обозначении группы городов, также как и характер их линейных группировок выглядят более отчетливо. Несмотря на общую значительную равномерность расселения, отдельные области оказываются без городских центров более высокой степени

При более детальном рассмотрении нашего современного расселения можно убедиться в том, что обеспечение удобной, быстрой и частой транспортной связи в густой сети отдельных небольших звеньев жилой системы представляет собой труднейшую задачу. Между всеми нашими даже самыми маленькими селами организовано автобусное движение и это действительно единственная возможность удовлетворительного решения — недоступная еще для целого ряда стран с менее развитой экономикой. При этом автобусы совершают несколько рейсов за день, а их скорость находится в соответствии с частыми остановками и заездами в отдаленные населенные места.

Использование более эффективных транспортных средств с более частыми интервалами станет возможно лишь в результате концентрации жилых единиц в укрупненных комплексах. Если для пешеходов и повозок небольшие расстояния и ограниченные размеры поселений были удобны, то для эффективного использования современного транспорта они становятся препятствием. Мерилом оценки работы пассажирского транспорта сейчас являются не километры преодоленного расстояния, а минуты, затраченные на саму поездку, причем известно, что не всегда предельно короткое расстояние удастся преодолеть за столь же короткий срок. Кроме того, издержки времени, необходимые для дороги, складываются не только из того времени, которое проводится непосредственно на транспорте, но также из времени, необходимого для того, чтобы до транспорта добраться и дожидаться его.

Известны возражения, сводящиеся к тому, что растущие требования к транспорту вызваны недостатками организации самой системы расселения. Конечно, если улучшить дело размещения и взаимосвязей жилья, работы и других функциональных элементов среды, то можно сократить далекие и лишние поездки. Существенное облегчение может принести создание сетей общественного обслуживания в отдельных звеньях системы расселения и насыщение их зонами отдыха. Много может сделать широкое внедрение современных телекоммуникационных средств, в первую очередь телефона, радио и телевидения, обеспечивающих передачу информации на большие расстояния. Все эти средства действительно могли бы снизить издержки времени на транспорте. Но и тогда не отпадет необходимость в хороших транспортных связях внутри системы расселения, обеспечивающих ее функционирование как единого комплексного производственного и социального образования.

Именно в жилых системах было бы желательно развить в зависимости от различных потребностей все виды транспорта — от авиации, для связи на большие расстояния, и мощных трасс скоростных дорог, которые бы пролегали между крупнейшими населенными местами и местами работы, вплоть до индивидуального автомобиля для частных поездок и пешеходного движения в центрах городов и курортных областях. При этом имело бы смысл рационально использовать такие специфические особенности и преимущества отдельных видов транспорта, которые зависят от их скорости, мощности и приспособляемости к различным условиям.

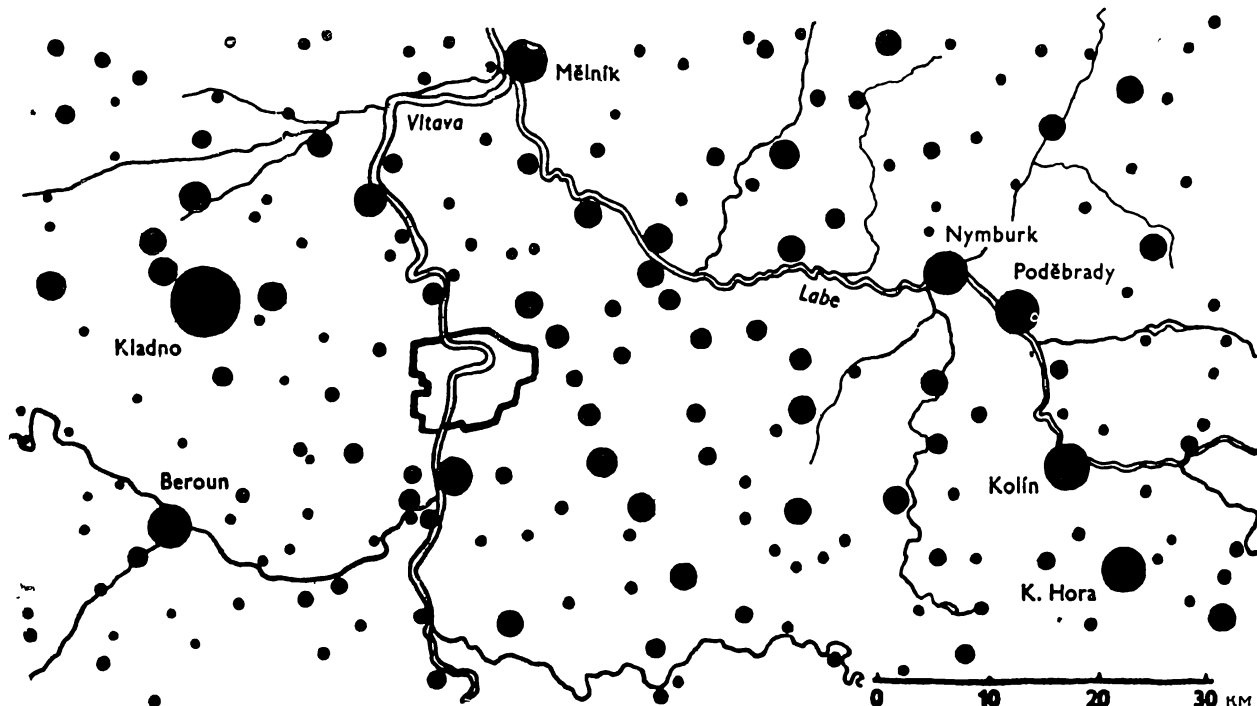
Однако по всей вероятности, основу транспортной сети будущих жилых систем составят мощные скоростные дороги — судя по современному состоянию техники — рельсовые, — дающие возможность за короткое время преодолеть большие расстояния и одновременно располагающие условиями для использования современной техники и автоматизации. Внедрение скоростных дорог находилось бы в соответствии с современной тенденцией увеличивать абсолютные величины отдельных звеньев системы расселения и лишь содействовало бы укреплению этой тенденции. Итак, будущее расселение можно себе представить в виде комплекса отдельных, достаточно больших функциональных звеньев — промышленных и сельскохозяйственных предприятий, научных центров, населенных мест, общественного обслуживания, курортных зон и транспортных систем — комплекса, пронизанного сетью мощных скоростных дорог. При этом отдельные компоненты будущей системы расселения сохраняют свой специфический характер, а в различных областях вследствие влияния местных условий разовьются их отличительные взаимосвязи.

Условия в ЧССР

Так, например, в Чехословакии дальнейшая эволюция будет находиться под влиянием значительной плотности существующего расселения, основную часть которого составляют малые города.

В соответствии с данными переписи 1961 г. по состоянию на 1 марта 12,6% населения ЧССР, т. е. свыше 1,7 млн. человек проживало в 6522 небольших населенных местах, насчитывающих до 500 жителей, 42,5% всего населения республики проживает в 10917 населенных местах, насчитывающих менее 2 тыс. жителей. Такие населенные места составляют свыше 90% всех населенных мест. Из общего числа 11963 мест лишь 126 из них, т. е. в среднем 1% общего числа населенных мест, имеют более 10 тыс. человек. При этом под понятием населенное место имеется в виду административная единица, которая может дробиться еще на отдельные поселки, счет которых идет на десятки тысяч. При этом даже в небольших населенных местах основную часть населения образуют рабочие промышленных предприятий, живущие в селах и работающие в городе. Аналогичная рассредоточенность характерна и для самой промышленности. Так, исследования более раннего времени показали, что в каждом населенном месте на 1 тыс. жителей приходится как минимум одно промышленное предприятие.

Однако в Чехословакии, как и в других странах, наблюдается значительный приток населения в более крупные населенные места, а в целом общий прирост населения приходится на города, которые являются центрами иммиграции. За 10 лет, прошедших между двумя переписями (1950 и 1961 гг.), доля жителей в населенных местах с населением до 1 тыс. человек снизилась на 7,05%. Количество самых маленьких мест с населением по 500 человек снизилось за те же 10 лет на 3349 населенных мест. За то же время в городах с населением свыше 5 тыс. жителей общее население увеличилось более чем на 1 млн. человек. Сильно выросли и продолжают расти большие города. Так, за последние 40 лет более чем удвоилось количество жителей в городах с населением свыше 100 тыс. и почти удвоилось в городах с населением от 50 тыс. до 100 тыс. человек. В 1921 г. в Чехословакии было только шесть городов с насе-



128. Расселение средней Чехии; 1961 г. Значительная разбросанность населенных пунктов, образующих несколько более четкие системы только вокруг Праги, Кладно и вдоль реки Лабе

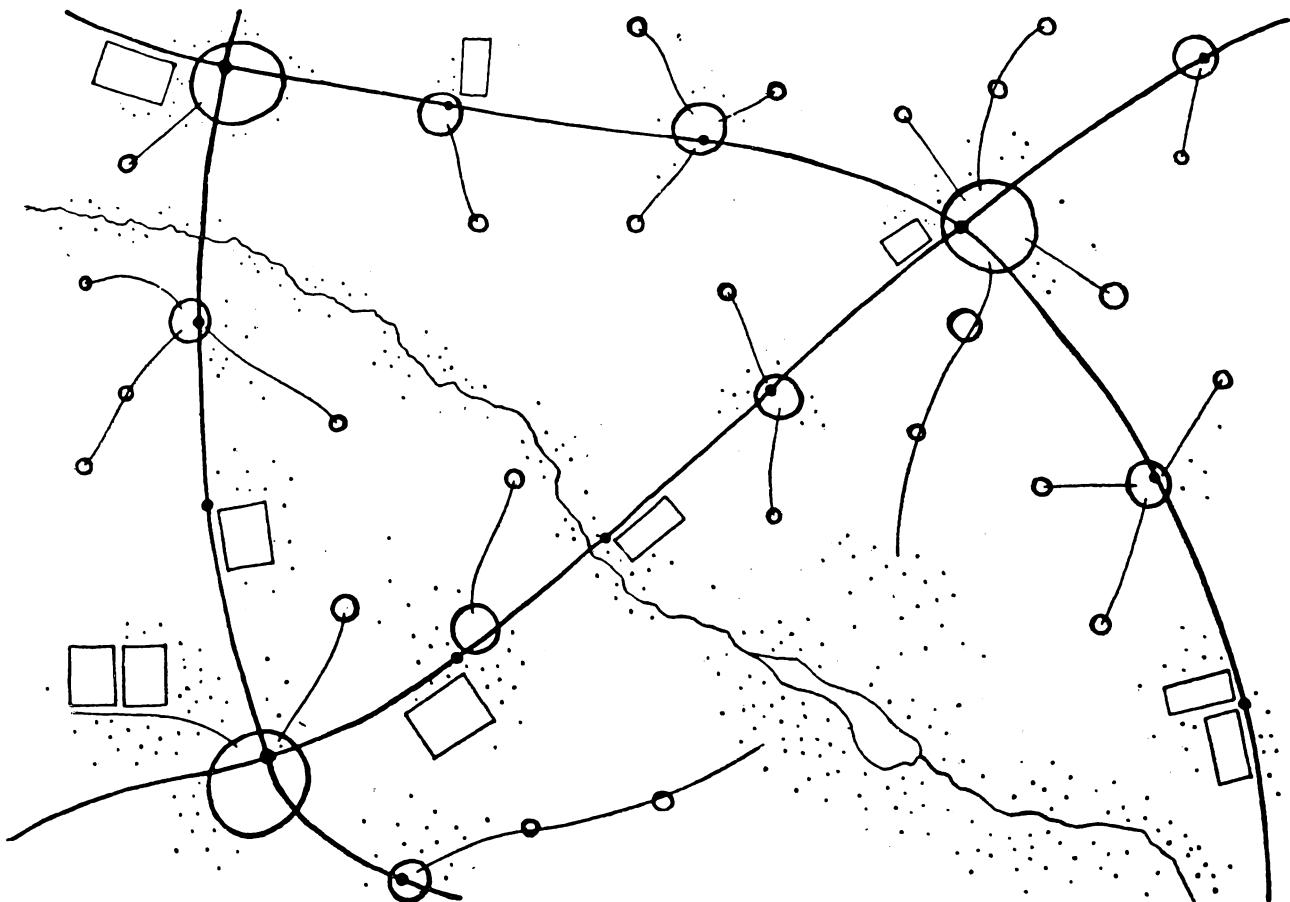
нием, превышавшим 50 тыс. человек, в 1961 г. их стало 14. В Словакии в 1950 г. был 21 город с населением, превышавшим 10 тыс. человек, на 1 марта 1961 г. эту границу превзошли 32 города.

Статистика свидетельствует о том, что в последнее время переселение в города, происходящее в ЧССР, характеризуется здоровой тенденцией. Прекратился бурный рост самых крупных городов и наибольшее число переселяющихся оседает в городах с населением от 10 тыс. до 50 тыс. человек. В Словакии продолжается переселение и в города с населением свыше 50 тыс. человек — в Братиславу и Кошице.

Положительный характер расселения связан с планомерным размещением производственных мощностей, которые сосредоточиваются не только в крупнейших городах или традиционных промышленных областях. Большим преимуществом послевоенного развития был тот факт, что в Праге не увеличилось число промышленных предприятий, а вместе с ним и жителей. В 1921 г. в Праге было 5,2% населения республики, в 1930 — 6,06%, в 1950 — 7,56%, в 1960 — 7,23% а в 1980 г. предполагается иметь неполных 6,5%. Что же касается соотношения пражского населения и всего населения городов республики, то оно составляет немногим более 15% всего городского населения ЧССР.

Рассматривая эти данные, необходимо иметь в виду, что они характеризуют населенные места с административными границами. Существенно иной оказывается картина данных, касающихся отдельных городских и промышленных агломераций и некоторых характерных жилых систем, образующихся в настоящее время. К ним относятся агломерации, центрами которых являются города Мост, Острава, большие города с населением свыше 100 тыс. человек, образующие центры городских агломераций — Пльзень, Острава, Брно, Братислава и в особенности Прага. Специфический характер получила также цепь населенных мест в долине реки Ваг, сильно разрастающаяся в связи со строительством плотин и промышленности.

Чехословакия без сомнения располагает благоприятными предпосылками для дальнейшего развития системы расселения, в особенности за счет довольно регулярной сети городских центров, развивающихся и в тех частях страны, которые в прошлом не были отмечены влиянием ур-



банизации. В то же время нельзя считать благоприятным явлением чрезмерную плотность слишком разбросанных малых городов, городков и поселков, унаследованных еще от феодального периода развития страны.

Путь к новой системе расселения

129. Перспективная схема системы расселения. Основные звенья системы расселения (населенные места, крупные предприятия, курортные зоны и т. д.) связаны мощными трассами скоростной дороги. Менее крупные жилые образования сгруппированы вокруг центров более высоких ступеней

При переходе к новой системе расселения необходим особый подход к каждой области, учет специфики производства, существующей структуры расселения и природных условий. При этом нельзя ограничиваться механическим выбором перспективных населенных мест и сосредоточением в них всего строительства. Концентрация населения должна поддерживаться путем улучшения условий жизни, созданием более совершенной системы обслуживания в центрах более высоких ступеней, чтобы происходило плавное переселение жителей без необходимости применения административных мер. Места приложения труда необходимо будет размещать так, чтобы не происходило чрезмерного роста крупнейших городов. Планомерное развитие системы расселения не может ограничиваться лишь большими поселениями, а должно охватывать и другие функциональные компоненты, а именно: промышленные предприятия, транспортные системы, курортные и природные зоны.

В этой связи возникает вопрос, правомерно ли название «система расселения» для будущей структуры, состоящей из отдельных звеньев с различными функциями. Под принятым понятием системы расселения в большинстве случаев мы привыкли понимать только систему поселков и городов различной величины, охватывающих в относительно компактном комплексе жилье и места приложения труда, транспорт и все остальное. Возможно, на следующем этапе развития возникнет другое название, которое лучше выразит содержание обширных территориальных комплексов, включающих в себя не только расселение, но и другие функциональные компоненты.

Но суть проблемы состоит не в поисках нового термина, а во все более настоятельной необходимости исследовать, разрабатывать и развивать расселение в масштабе целых жилых систем, охватывающих не только ярко выраженные городские агломерации или традиционные промышленные узлы, но и целые географические области, бассейны больших рек, морские побережья и важные системы коммуникаций. Сегодня, в особенности в странах с развитой промышленностью, нередки случаи, когда такие системы перешагивают и за государственные границы. Достаточно вспомнить об условиях использования Дуная. Здесь необходимо сотрудничество ряда стран. Другим примером может быть взаимосвязь проблем между территорией Остравской области в Чехословакии и польским Верхнесилезским бассейном.

Не менее важно такое понимание развития расселения и в тех областях и странах, которые еще не населены плотно и где промышленность еще только начинает развиваться. Именно в этих случаях есть возможность заранее разработать хорошо аргументированную перспективную концепцию развития расселения, благодаря которой в будущем удастся создать благоприятные условия для развития производительных сил и для формирования максимально благоприятной жизненной среды.

На этапе перехода от отдельных городов и поселков к более широким системам усиливается значение разработки схем планировки, размещения строительства в охвате целых областей, групп городов и агломераций. Только так можно охватить все взаимосвязи, учет которых неизбежен для целенаправленного перехода к будущему расселению, отвечающему высшей ступени развития производительных сил и всего общества, где будут созданы оптимальные условия жизни человека.

Лишь в масштабах систем расселения можно создать весь комплекс функциональных зон и обеспечить даже для малых населенных мест необходимую сеть обслуживания высшей ступени и возможность выбора его звена в зависимости от индивидуальных потребностей человека. Это касается как учреждений культуры, так и различных типов высших учебных заведений, а также учреждений торговли, коммунальных услуг, мест отдыха и различных звеньев обслуживания. Те же требования относятся и к местам приложения труда; в этой сфере необходимо представить достаточно широкий выбор, а обеспечить его можно только в системе расселения как единого целого. В процессе такого развития непрерывно будет расти и значение транспорта, способного обеспечить функционирование системы расселения как единого целого и нормальную доступность ее отдельных звеньев.

Забота о системах расселения и их будущем развитии вовсе не означает, что не следует более заниматься их выкристаллизовавшимися центрами, которыми и в дальнейшем останутся города.

Сноски к главе XIII

Вопросы дальнейшего развития расселения стали предметом интереса мировой градостроительной литературы, главным образом в последнее время. Сейчас еще только формулируются первые представления по этой теме и можно утверждать, что упомянутые здесь работы Исследовательского института строительства и архитектуры (VÚVA), касающиеся дальнейшего развития расселения в ЧССР, принадлежат к наиболее комплексным разработкам такого рода. Аналогичные работы проводятся в СССР. Они связаны с крупнейшими промышленными областями. Содержание данной главы развивает положения, изложенные в главе VIII, посвященной системам расселения.

1. Konference VÚVA o vyvojových tendencích přestavby osídlení, Zpravodaj VÚVA. «Architektura ČSSR», 1961, с. 8, s. 575—583.

2. A. Viklický. Přestavba venkovských obcí. Zpravodaj VÚVA. «Architektura ČSSR», 1963, с. 9, s. 567—69.

3. V. Palla. Problémy perspektivního rozvoje osídlení na území ČSSR. «Architektura ČSSR», 1963, с. 2, s. 12—122.

В статье излагаются основные идеи исследовательской работы коллектива, руководимого В. Паллой, *Základní otázky vývoje osídlení v ČSSR* (рукопись). VÚVA, Brno, 1962.

XIV. БУДУЩЕЕ ГОРОДОВ

С размышлениями о будущем расселении тесно связан и вопрос о том, сохраняют ли свое существование города. Когда мы говорим о целых системах расселения, состоящих из жилых, производственных, транспортных, курортных и других функциональных элементов, может создаться впечатление, что города могли бы быть заменены ими полностью.

Можно себе представить такую картину, когда отдельные звенья свободно и равномерно разместились на местности, а мощный и быстрый транспорт обеспечил их взаимосвязи. Такая концепция расселения могла бы обрести особую силу еще и от сознания больших санитарных и эксплуатационных недостатков современных городов.

Но можно ли считать реальной такую систему расселения, в которой бы городов не было вовсе? Наверное, это было возможно, если бы не существовало в той или иной мере благоприятных природных условий, возвышенностей и долин, морей и рек, месторождений полезных ископаемых и плодородных сельскохозяйственных земель; если бы на расселение не влиял транспорт, отдельные большие транспортные пути и их пересечения. Может быть это и было возможно, если бы уже не существовало современных городов и населенных агломераций.

Понятие города

Можно спорить о самом понятии города, развивавшегося на протяжении истории. Если рассматривать города преимущественно как центры промышленного производства, противопоставленные в производственном и социальном отношении земледельческому селу, то такие города действительно прекратят свое существование. Если же смотреть на город, как на функциональную систему звеньев расселения, воплощенную в грандиозном ансамбле зданий, то такие города, очевидно, продолжат свою жизнь. Однако они не будут изолированными образованиями, вкрапленными в пространство сельскохозяйственных полей, а станут наиболее яркими узлами системы расселения. Они превратятся в центры усиленной концентрации ряда звеньев расселения различных функций и поэтому останутся и в будущем наиболее важными комплексными элементами всей зарождающейся системы. Люди, работающие в промышленности и сельском хозяйстве, будут жить в населенных местах различной величины, а наиболее крупные из этих мест можно будет и далее именовать городами.

При этом отличительные признаки городов и других населенных мест будут условными и не позволят провести между ними раздельной полосы.

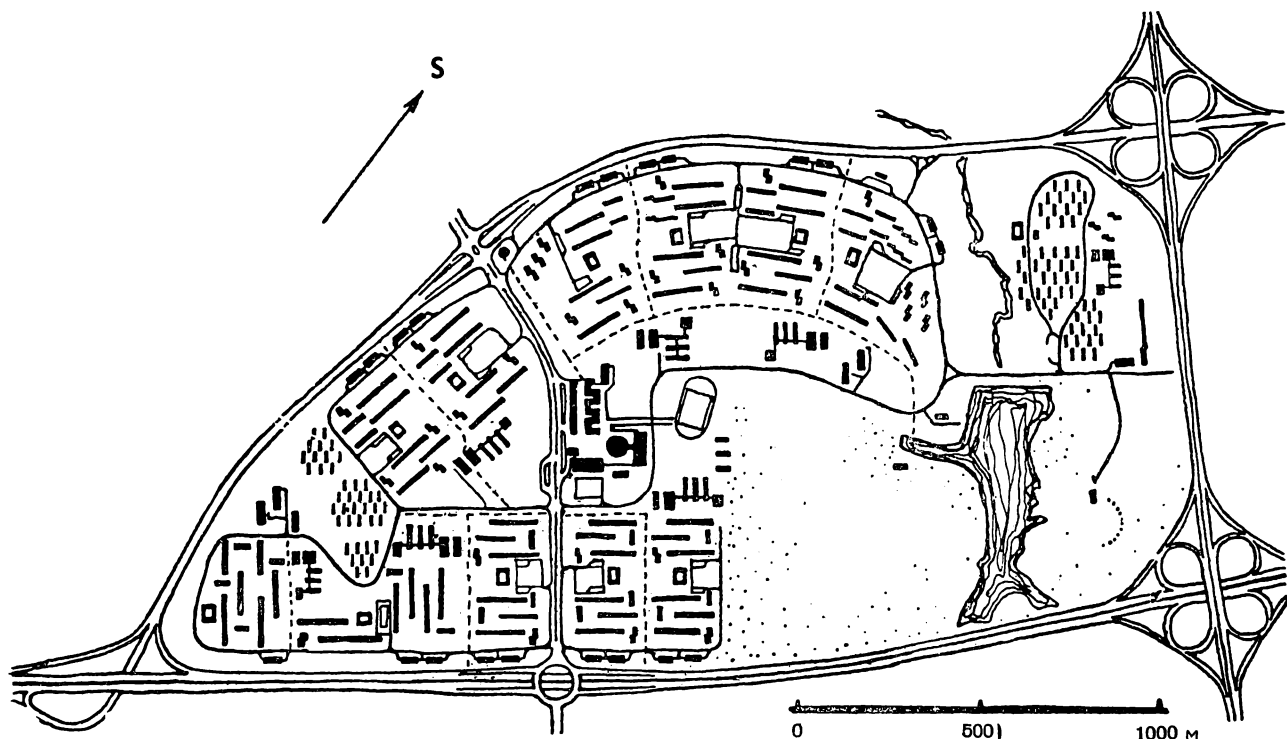
Вот как определяется понятие города как центра более широкого округа в одной из последних чехословацких работ:

«а) удовлетворяющее количество населения, обычно превосходящее как в сконцентрированной, так и в разгруженной городской структуре экономический минимум 30 000 жителей — помимо другого населения на присоединенной и управляемой территории;

б) удовлетворяющее количество мест приложения труда в производстве и сети обслуживания при условии обеспечения оптимальной в экономическом отношении мощности отдельных производств и всего их комплекса, обеспечивающей экономичность эксплуатации и высокую степень привлекательности города для всей управляемой им территории;

в) расположение производственных, жилых, обслуживающих элементов и звеньев отдыха на функционально однозначных территориях и зонах, совершенным образом связанных сетями основных городских коммуникаций;

г) развитие мощного городского центра с общегородской и более высокой степенью системы обслуживания как основной обслуживающей зоны города, которая до известной степени будет обслуживать и население всей управляемой территории;



130. Зданек Хлуп и коллектив. Конкурсный проект застройки экспериментального жилого района в Москве; 1960 г. Характерное современное решение с отчетливым членением на жилые группы по 1,5 тыс. и 6 тыс. жителей с соответствующими звеньями системы обслуживания

д) удовлетворяющее количество видов и достаточная развитость общегородского и сверхгородского обслуживания с учетом потребностей всей управляемой территории;

е) интенсивность жилой застройки, превышающей 160 жителей на 1 га в пределах плотности микрорайона;

ж) средняя этажность застройки, достигающая хотя бы трех этажей;

з) полностью развитая система массового пассажирского городского транспорта, действующая в децентрализованных частях города и скоординированная с транспортом на остальной управляемой территории.

Будущий город должен выполнять всестороннюю социально-экономическую руководящую роль в пределах управляемой им территории»¹.

Здесь дан довольно большой перечень различных признаков, одна часть которых будет, очевидно, свойственна всей системе расселения как единого целого, а другая будет характеризовать и отдельные населенные места. Представляется, что можно было бы ограничиться одним признаком, а именно сосредоточением нескольких различных по функции звеньев системы расселения — жилья, мест приложения труда, обслуживающих предприятий высшей ступени, транспортных узлов, управляющих центров.

В противоположность этому поселками мы бы назвали те элементы системы расселения, которые выполняли бы по преимуществу функцию жилья и в которых, следовательно, не были бы представлены все или же значительная часть функций системы расселения.

С определением понятия города связана и его роль во всей системе расселения, где он, очевидно, будет иметь значение центра высшей ступени. Именно такой город исследуется в цитированном сочинении, где он называется «центровым». При этом понятие «центровости» определяется как «комплекс функций, которые «центровый город» выполняет непрерывно, постоянно и во всех необходимых направлениях и сторонах, в необходимо полном объеме и интенсивности по отношению к своей большой, управляемой им территории, однозначно и точно определенной

в функциональном, подчиненной в эксплуатационном и скоординированной в экономическом отношении»².

Приведенное определение довольно исчерпывающе, но роль «центрального» города здесь несколько завышена. Он излишне противопоставляется всей остальной территории, которая характеризуется как подчиненная в функциональном и эксплуатационном отношении и которой в системе расселения отводится в значительной степени пассивная роль. Такое преувеличенно одностороннее разделение функций было бы нежелательным и может быть осуществлено лишь ценой больших усилий.

По своему существу город будет лишь более высоким и более комплексным элементом всей системы расселения, его зона влияния в ряде случаев не будет точно ограничиваться, а районы этого влияния, представляющие собой отдельные звенья и выполняющие различные функции, будут взаимно дополнять друг друга. Несколько четче более регулярное иерархическое членение, очевидно, можно будет применить в некоторых видах гражданского обслуживания, таких как начальные школы, медицинские учреждения, предприятия торговли и коммунальных услуг. В этой иерархической системе могут найти отражение и разные ступени управляющих и административных функций.

Жилая территория и ее членение

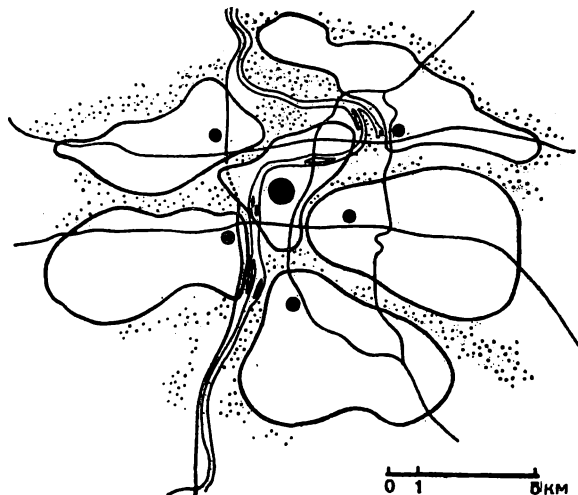
Основной функцией городов и поселков во всей системе расселения, очевидно, и в дальнейшем останется жилье, и жилая территория составит их наиболее крупную составную часть. Разработка жилой территории городов — предмет наибольшего числа исследований и теоретических работ, где основное внимание уделяется вопросам членения территории на отдельные звенья. В настоящее время, пройдя опытную проверку, система таких жилых звеньев, различающихся размерами и диапазоном обслуживания, находится на стадии стабилизации.

Самое маленькое звено — это жилая группа приблизительно для 2 тыс. жителей, имеющая свою первичную систему обслуживания. Следующая ступень — микрорайон, имеющий школу, детские сады и ясли, торговые точки с товарами ежедневного потребления, пункты услуг, столовую, комплекс игровых площадок и клуб. Раньше средние по размеру микрорайоны рассчитывались на 4—5 тыс. жителей, но в Праге и ряде других больших городов себя оправдали укрупненные микрорайоны на 6—8 тыс. жителей и более. В них легче развивать систему общественного обслуживания и можно более рационально организовать всю территорию.

В последнее время в Чехословакии и ряде других стран теории жилого микрорайона уделялось большое внимание, а во многих случаях

эта проблема отодвинула в сторону все другие вопросы структуры жилой территории и города как единого целого. Благодаря проведенным исследованиям удалось достаточно глубоко проработать вопросы оптимальных размеров и наиболее рационального оборудования микрорайонов. Однако одностороннее внимание к этому звену жилой территории иногда приводит к его переоценке и схематичному использованию опыта без учета конкретных условий.

131. Прага. Схема основного членения; 1963 г. Город делится на центральный сектор с общегородским центром и пять других секторов с их общественными центрами



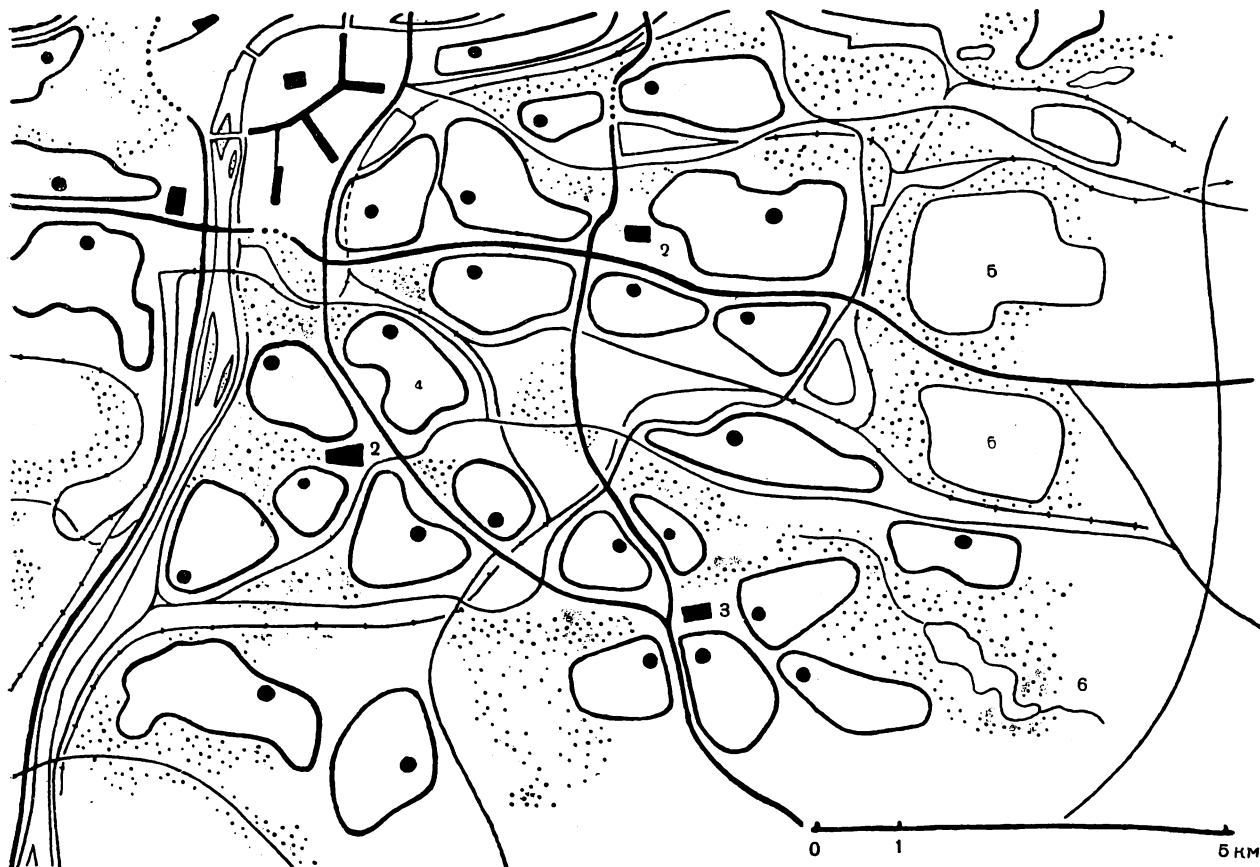


132. Прага. Современное членение юго-восточной части города

Жилой комплекс тех же размеров и с тем же, но несколько дополненным оборудованием, можно себе представить как самостоятельное звено системы расселения, т. е. как поселок, для жителей которого обслуживание высшей ступени было бы обеспечено в ближайшем более крупном населенном месте. Авторы ряда работ, посвященных будущему развитию сельскохозяйственного расселения, считают оптимальной величиной сельскохозяйственных поселков или их групп 6—8 тыс. жителей.

Следующее более крупное звено жилой территории города — это жилой район в среднем на 30 тыс. и более жителей, который в больших городах служит основным определяющим звеном жилой территории. Такая численность населения дает возможность создать первичный общественный центр с Домом культуры, с магазинами, кафе и рестораном, кинотеатром, библиотекой и пунктами обслуживания более высокой ступени. Кроме того, жилой район располагает средней школой, спортивным комплексом, в перспективе — крытым плавательным бассейном и другими элементами обслуживания. Важной составной частью района является зелень, которая не просто пронизывает район, а представлена здесь уже районным парком. Общественный центр жилого района располагается таким образом, что пешеходная доступность к нему с самого дальнего конца составляет 15 мин.

Поселок, величиной с жилой район, тоже может образовывать укрупненный самостоятельный компонент системы расселения, а при учете соответствующего уровня обслуживания эта величина может считаться минимальной для малого города или же небольшого городка вместе с его округой. В этих случаях более подходящей цифрой было бы 50 тыс. жителей, что при более компактном градостроительном решении все еще представляет собой такое жилое образование, которое



133. Прага. Перспективное членение юго-восточной части города; 1963 г. По сравнению с современным состоянием очевидно более четкое функциональное членение жилой территории и более яркое выделение отдельных жилых комплексов с их общественными центрами

1 — общегородской центр; 2 — центры секторов; 3 — центр полуавтономного жилого комплекса (южный город); 4 — жилые кварталы со своими центрами; 5 — места приложения труда; 6 — зона отдыха

не нуждается в услугах транспорта и в то же время способно развивать удовлетворительный уровень общественного обслуживания.

В этом можно убедиться на примере существующих чехословацких городов, хотя имеющаяся в них система обслуживания пока еще не в полной мере рассчитана на управляемую ими территорию.

Следующие ступени членения на группы по 100 тыс. и более жителей связаны лишь с самыми крупными городами. В отличие от жилого района их иногда называют городской район или же городской сектор. На территориях таких групп уже необходимы массовый транспорт, более высокие ступени обслуживания, такие как спортивные стадионы, театры, большая сеть предприятий общественного питания, гостиницы и т. д.

Конечно, это основное членение неизменно и его нельзя использовать механически, без учета конкретных условий города. Выделение отдельных жилых групп должно проходить в соответствии с естественными отношениями тяготения в городе, а их границы должны определяться в зависимости от существующих или запланированных, искусственных или естественных преград, в качестве которых выступают трассы шоссейных и железных дорог, водные пути, границы других функциональных зон и т. п. При этом желательно, чтобы внутри жилой группы не проникал транзитный транспорт и чтобы она пересекалась только общегородскими коммуникациями с развитым автомобильным или массовым транспортом.

Практика показывает, что членение, величина и уровень обслуживания жилых групп в значительной степени зависят и от их размещения в городе. В целом можно говорить о том, что чем ближе жилая группа к границе города или же чем более она автономна, тем больше должны быть ее размеры и тем более насыщенной системой обслуживания она должна располагать.

Характерным признаком современных городов, отраженным в планах их дальнейшего развития, является постоянно растущая потребность в увеличении территорий. Этот признак характеризует даже те города, население которых существенно не увеличивается. Новые территории оказываются нужными для расширения сетей общественного обслуживания с учетом их современного диапазона и разновидностей. Особенно характерен этот процесс для школ. Их размеры увеличиваются в связи с удлинением общего срока обучения, кроме того, возрастают площади пришкольных участков. Еще в начале нашего века школы строились непосредственно внутри кварталов доходных домов и еще недавно участок площадью 1—1,5 га считался вполне достаточным. Сегодня школьные участки превышают площадь 3 га, их составными частями стали спортивные площадки, сады и т. п.

Есть много оснований для того, чтобы в процессе дальнейшего развития городов и поселков увеличение их селитебных территорий считать закономерным явлением. В первую очередь это будет связано с улучшением жилищных условий и постоянно растущим объемом учреждений общественного обслуживания. Можно себе представить, какие изменения произойдут в новом жилищном строительстве и в существующих жилых районах в результате увеличения нормы жилой площади на одного жителя с 10 до 15 м².

Новые территории потребуются для реконструкции старых кварталов, сильно переуплотненных в больших городах и лишенных как элементов обслуживания, так и зелени и современных коммуникаций. Некоторые разработки реконструкции отдельных пражских кварталов показали, что, даже при существенном увеличении застройки, в новых жилых домах, построенных на площади, полученной в результате слома старого жилого фонда, можно будет предоставить жилье лишь 1/3 или 1/2 жителей, проживавших здесь ранее. Это значит, что для остальных 1/2 или 2/3 жителей надо будет построить жилье на новых свободных территориях.

В такой плотнонаселенной стране, как Чехословакия, с новыми территориями надлежит обращаться особенно бережно и стремиться использовать их предельно экономично.

Иногда переоцениваются возможности высотной застройки и не обращается внимания на тот факт, что если при застройке до шести—восьми этажей плотность населения получает возрастающую тенденцию, то при последующем увеличении высоты зданий количество жителей на 1 га уже растет не существенно. Здесь, очевидно, действует правило золотой середины. Отсюда следует, что, если нежелательна чрезмерная рассредоточенность застройки, не только неэкономичная, но и ведущая к распадению жилых комплексов, то в той же мере нежелательна и повышенная плотность, ухудшающая санитарные условия и затрудняющая создание комфортабельной жилой среды.

Развитие сетей обслуживания

С жилыми комплексами тесно связано общественное обслуживание, роль которого непрерывно возрастает как в системах расселения, так и в городах. Если раньше жилой дом был тем местом, где протекала вся жизнь семьи, где сосредоточивались воспитание, образование, лечение, отдых, культура, товарообмен и даже производство, то сегодня все эти функции, все более отрываясь от жилья, устремляются в самостоятельные объекты. При этом обширный комплекс общественного обслуживания непрерывно обогащается и дифференцируется, увеличивается потребность в новых земельных участках и усиливаются требования к размещению отдельных элементов этой системы. Требования к общественному обслуживанию повышаются вместе с повышением жизненного уровня и с увеличивающейся долей свободного времени.

Одни элементы общественного обслуживания размещаются непосредственно в жилых комплексах, другие — в центрах городов или, наоборот, в пригороде. На примере условий, создаваемых для отдыха

и спорта, видно, сколь богатыми могут быть отдельные виды общественного обслуживания — от зеленых уголков и спортивных площадок для самых маленьких детей, устраиваемых по соседству с жилыми домами, через городские парки и спортивные центры вплоть до лесопарков и обширных зон отдыха в близлежащих городах.

Общественные центры

В последнее время стало ясно, что размещение группы элементов общественного обслуживания в общественных центрах обладает рядом преимуществ. Уже в микрорайоне можно говорить о своего рода микроцентре, который образуется за счет первичной группы торговой сети и коммунальных услуг. Более развитые местные центры формируются из элементов общественного обслуживания жилого района, а более высокие ступени центров соотносятся с городскими районами или секторами.

Создание местных центров важно для повышения жизнедеятельности жилых комплексов, оно удобно с точки зрения использования его отдельных элементов и дает возможность при строительстве объединять их в более развитые объекты.

Размещение локальных центров зависит от местных условий. Желательно, чтобы к ним была обеспечена пешеходная доступность и чтобы на пути к ним не приходилось пересекать оживленную транспортную магистраль. Отсюда был сделан вывод, что наиболее удобно размещать такие учреждения в геометрических центрах соответствующих жилых комплексов и связывать их с внутренними пешеходными путями. Но оказалось, что такие центры тяготеют к коммуникациям и особенно к остановкам массового транспорта, что особенно удобно для населения. Одновременно ощущается и определенное тяготение первичных центров к центрам более высоких ступеней.

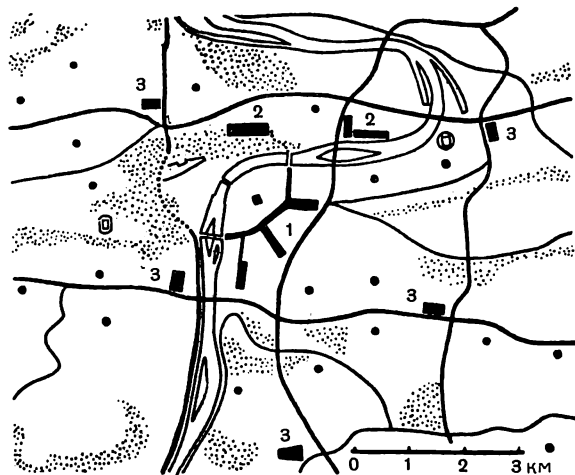
В большинстве новых жилых районов чехословацких городов планируется создание местных центров, и такие центры постепенно строятся. Хуже обстоит дело с существующими районами и кварталами, где отдельные элементы обслуживания размещаются случайно. При этом можно наблюдать стихийную концентрацию узлов обслуживания на отдельных участках главных улиц жилых районов или же на перекрестках путей массового транспорта, где чаще всего размещаются магазины. Такие факты свидетельствуют о стихийном тяготении узлов обслуживания к массовому транспорту, но результат оказывается неудовлетворительным. В таких «местных центрах» приходится много раз переходить через дороги и перекрестки и двигаться по тротуарам, полным пешеходов.

Самые лучшие зарубежные общественные и торговые центры, создаваемые в новых английских городах, в восстановленном центре

Роттердама или в пригородах Стокгольма, преимущественно представляют собой пешеходные пространства, насыщенные зеленью, малыми формами архитектуры и детскими площадками. Было бы неплохо учесть опыт и сотен новых торговых центров США, где стремление привлечь внимание потребителя содействует чрезвычайной тщательности проработки градостроительного и архитектурного решения всего комплекса

134. Прага. Схема центральных площадей; 1963 г. Общественный центр большого города формируется в виде системы площадей

1 — площади на территории исторического ядра; 2 — новые площади центра; 3 — центры секторов



зданий и их деталей. Одновременно серьезно продумываются условия наиболее рациональной организации центра и всего его оборудования.

Городской центр

Весьма сложную проблему представляют собой общегородские центры, значение которых не снижается от того, что в отдельных районах создаются свои местные центры. Разработка общегородского центра и руководство его строительством относятся к наиболее сложным градостроительным задачам. В центре города размещается целый ряд учреждений общегородского значения, а в старых городах здесь же находится большое число различных мастерских, складов, разных офисов и элементов административного управления. Ежедневно центры городов посещает в среднем 30% их населения, а вследствие радиальной сети улиц большинства городов через центр проходит весь городской транспорт, включая транзитный.

При формировании общегородского центра действуют те же принципы, которые свойственны центрам местным. Здесь также важно обеспечить хороший уровень обслуживания транспортом и одновременно выделить необходимые площади и пространства для пешеходов. Стремление к созданию пешеходных центров становится понятным в связи с непрерывным развитием автомобилизма. Конечно, недостаточно только выделить часть улиц для пешеходов, нужно решить еще ряд эксплуатационных проблем, изменить функции отдельных объектов и т. п.

Местные центры и центры малых городов обычно стремятся оживить, сосредоточивая в них все пригодные для этого элементы общественного обслуживания. В центрах больших городов создается прямо противоположное положение. Из них стремятся вывести все, без чего можно обойтись. Это касается не только всех складов и производственных цехов, но также различных учреждений обслуживания и мастерских. Кроме того, желательно размещать вне центра и крупные ансамбли административных зданий, а также некоторые другие важные объекты, выполняющие общегородскую или еще более высокую функцию. Такие здания и объекты могут существенно обогатить облик районных центров. Напротив, в центре желательно оставить определенную часть жилья, хотя здесь у него наряду с преимуществами есть и свои специфические недостатки.

По сравнению с теми неприятностями, которыми грозит чрезмерная интенсивность использования площадей жилых районов, значительно большую опасность представляет собой перенасыщенность центров городов, что является следствием реконструкции жилых районов. К сожалению, сегодня это довольно распространенное явление наблюдается в ряде крупных зарубежных городов. В их центрах происходит нагромождение все более высоких административных зданий, усиливается концентрация мест приложения труда, ухудшаются санитарные условия и условия для работы транспорта. Одним из примеров этого рода может служить реконструкция территории Nedre Normalm в Стокгольме. Общая картина группы 15-этажных административных зданий с пешеходными участками, торговым центром, концертным залом, различным оборудованием производит весьма благоприятное впечатление. Однако тем самым в силуэт города внесен неблагоприятный элемент и, что еще хуже, непосредственно в центре города сосредоточились административные здания с общей площадью помещений 80 000 м² и складские помещения с общей площадью 45 000 м².

Сложны и транспортные проблемы центров. Особенно сильно они дают себя знать в американских городах в связи с максимально развитой здесь степенью моторизации.

Значение исторических ядер

В ряде стран составной частью городских центров служат исторические ядра — первоначальные средневековые города, окруженные новыми кварталами, главным образом XIX и XX вв. Одни города разви-

135. *Прага. Основные пешеходные пути. Они идут главным образом через историческое ядро и зеленые пояса.*



вались только в одном направлении, очаги их жизни постепенно передвигались в новые районы, а первоначальное историческое ядро начало играть второстепенную роль. В других городах историческое ядро осталось в ряду их наиболее притягательных частей и по сей день составляет значительную составную часть центров этих городов.

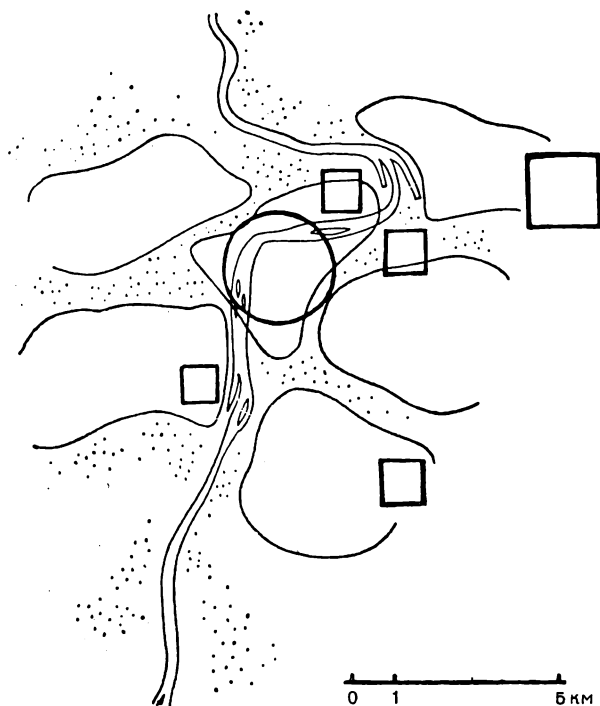
Исторические здания и ансамбли, бесспорно, представляют собой самую большую культурную ценность города. Историческое ядро Праги и ряда других чехословацких городов можно с полным правом считать вершинами культурных ценностей мирового значения. Исторические ядра обогащают города и в композиционном отношении до сих пор оказывают своеобразное влияние на их планировку и силуэт. В то же время сегодняшнее состояние исторических центров нельзя считать удовлетворительным. Со временем они обезлюдели и в них, особенно в больших городах, стали размещать склады и разные цехи. Состав населения исторических ядер характеризуется большей по сравнению с другими районами частью социально пассивных людей, а также представителей старших поколений, здесь более низкая рождаемость, худшие санитарные условия. Жилье здесь менее комфортабельное, а многочисленные поздние надстройки и пристройки влияют на то, что плотность общей застройки существенно превзошла допустимый предел.

Лишь систематическая регенерация может превратить исторические ядра в такие части города, которые не только будут его большой исторической и культурной ценностью, но смогут полностью удовлетворять и требованиям современной жизни. Составной частью регенерации должно стать и изменение функционального содержания ядра, вывод отсюда складов и неприемлемых здесь мастерских, создание необходимого простора и насыщение современным техническим оборудованием. Если рационально построить здесь систему коммуникаций, то тем самым можно освободить исторические ядра от лишнего транспорта и целый ряд наиболее ценных пространств предоставить в распоряжение пешеходов.

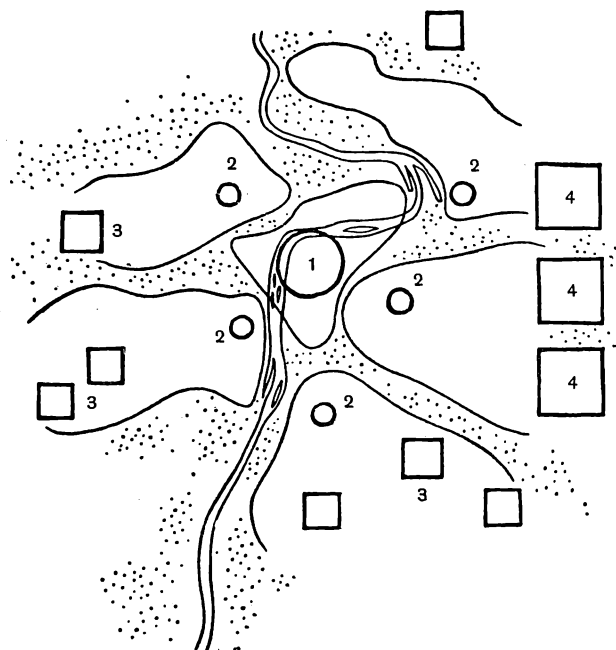
Однако и после реконструктивных работ такого рода будущему городу окажется недостаточно того центра, который ограничивается пределами исторического ядра. Безусловно, ряд исторических объектов можно использовать для учреждений культуры, гостиниц, однако всем требованиям сегодняшней жизни нельзя удовлетворять, не нанеся здесь серьезного вреда. Поэтому у города должны быть и новые пространства центрального значения, где была бы возможность располагать новые крупные здания и полностью развить современный темп жизни. Это означает, что в абсолютном большинстве случаев неизбежно дальнейшее расширение центра города или его центральной части, их выход за пределы исторического ядра, где можно создать новые пространства и ансамбли без необходимости вторгаться в неповторимые творения прошлого.

Расположение мест приложения труда

Когда мы говорим о центре города, то имеем в виду прежде всего его представительскую, парадную роль и огромное количество самых различных учреждений общегородского значения. Мы забываем о том, что это также и самое большое место приложения труда. Что касается крупнейших городов мира, то в среднем в центрах городов работает не



136. Прага. Схема современного расположения мест приложения труда. Характерна завышенная концентрация в центральной части и неравномерное расположение по отдельным секторам



137. Прага. Схема перспективного расположения мест приложения труда

1 — сокращенный объем мест приложения труда в центре; 2 — места приложения труда в центрах секторов; 3 — производственные предприятия в секторах; 4 — промышленные предприятия общегородского значения

меньше 20% общего числа жителей, т.е. приблизительно 40% всех работающих. Например, в Праге в центре работает около 200 тыс. жителей. Это намного больше, чем в отдельных промышленных районах. Очевидно, и в будущем эта функция центра будет сохранена, несмотря на то что ряд учреждений, не связанных по характеру своей деятельности непосредственно с центром, можно будет из центра вывести.

Расположение мест приложения труда относится к основным характеристикам структуры города. Есть такое мнение, будто можно легко достичь того, чтобы каждый человек жил близко от места своей работы. Но согласиться с этой мыслью — значит, разбить город на части, включив в каждую из них те или иные промышленные предприятия и учреждения, работники которых поселились бы в специально построенных поселках, расположенных в их непосредственной близости. Такое представление — дань теориям XIX в., и оно сильно напоминает рабочие колонии человеколюбивых фабрикантов. В настоящее время оно практически нереализуемо и еще меньше соответствует будущему развитию общества. Обычно в семье работает несколько человек и все они работают в разных местах. Дети и взрослые занимаются в различных учебных заведениях. Привязать человека к одному месту работы — значит, лишить его возможности выбирать себе род деятельности или со временем менять его. Известно также, что заводские поселки односторонни как по своей социальной структуре, так и по характеру культурной жизни.

Несмотря на все сказанное, и в городе есть возможности сблизить жилье с работой. Конечно, ряд специальностей связан с ограниченным числом мест приложения труда, однако, для некоторых профессий условия работы созданы в различных районах города, т.е. по соседству с жильем. Начальные и неполные средние школы тоже расположены равномерно по всему городу. Предпосылкой сближения людей с местами их работы являются не административные меры, а главным образом достаточный резервный фонд жилья, обеспечивающий возможность более легкого обмена. И, наоборот, недостаток жилищ представляет собой для таких передвижек одно из важнейших препятствий.

В больших городах желательно создавать комплексные городские районы, где бы помимо жилых групп и необходимых учреждений общественного обслуживания были еще и различные места приложения труда, в качестве которых могли бы выступать безвредные в гигиеническом отношении промышленные предприятия, исследовательские институты, административные учреждения или же предприятия коммунальных услуг. Это важно не только для приближения к жилью работы и учреждений общественного обслуживания, но и потому, что только таким образом можно создать в достаточной степени интересную и привлекательную среду, насыщенную всеми элементами города.

Степень комплексности так же, как и степень функциональной дифференциации, относится к основополагающим проблемам структуры современного и будущего города. Можно наблюдать непрерывную тенденцию к увеличению абсолютных размеров отдельных функциональных элементов и постоянно усиливающуюся специфичность их локальных требований. Понятно, что эта тенденция содействует четкому членению города на довольно крупные однофункциональные комплексы. Наоборот, естественное стремление к близкой доступности, а также привлекательности городской среды ведет к стремлению создавать многофункциональные, смешанные городские комплексы.

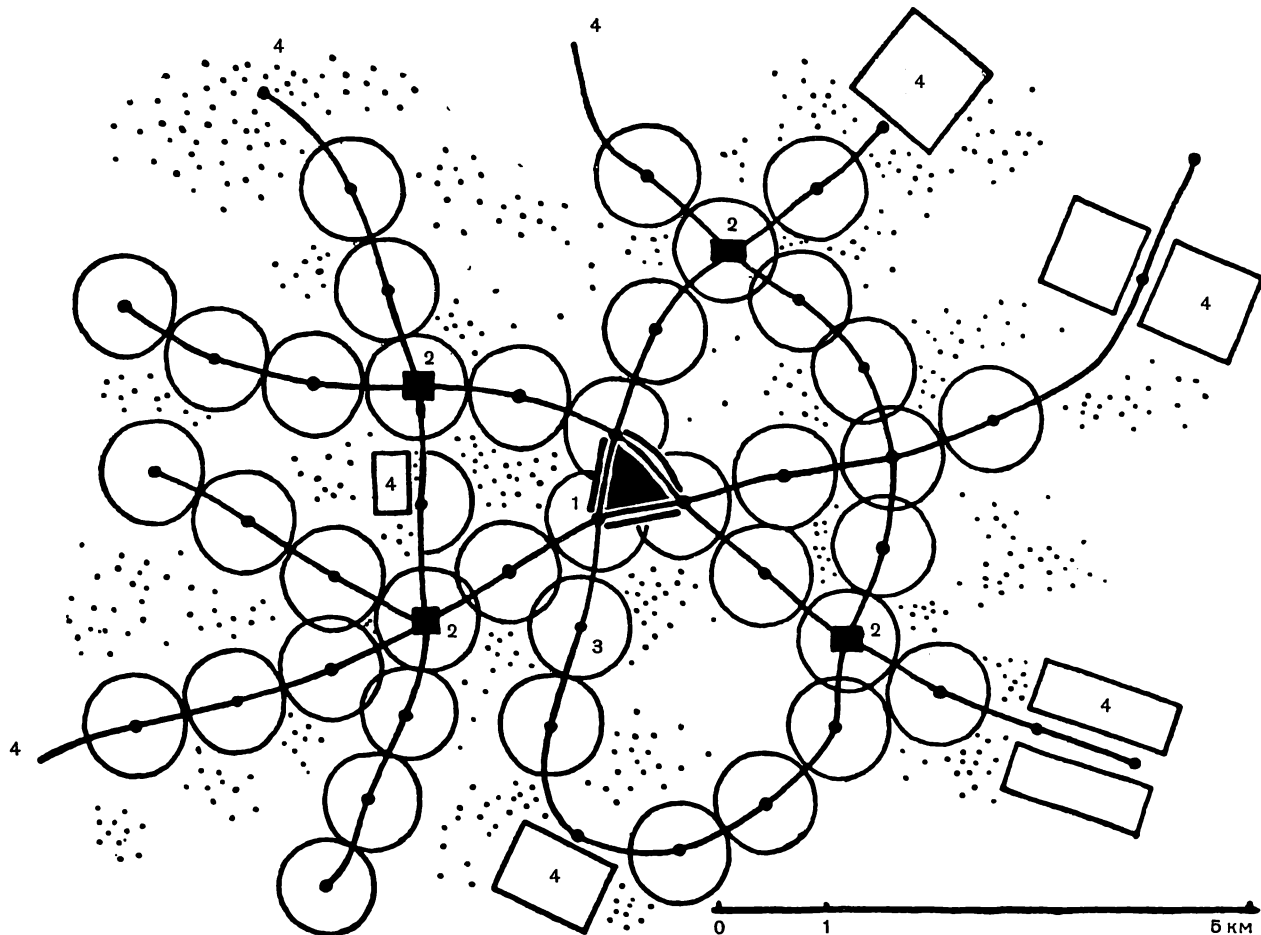
Решение этой проблемы не однозначно. Невозможно и, по-видимому, не нужно стремиться к созданию функционально смешанных зон там, где имеются крупные промышленные комбинаты, аэропорты, большие вокзалы и т. п. Но, с другой стороны, желательно насытить жилые микрорайоны учреждениями общественного обслуживания, общественными центрами и небольшими точками приложения труда. При этом многое будет зависеть от специфических условий и от конкретного, в той или иной мере удачного градостроительного расположения.

Особое место в структуре города занимают те места приложения труда, размещение которых практически не имеет вариантов. Прежде всего это относится к крупным промышленным предприятиям, а также к теплоэлектростанциям, газовым заводам и т. п. Обычно они нуждаются в больших земельных участках, защитных зонах, большом количестве транспорта и даже в железнодорожной ветке. Влияние на размещение таких предприятий оказывают месторасположение полезных ископаемых, а также сложные отношения кооперации, связывающие различные отрасли, или же, наоборот, невозможность их прямого соседства, потому что их различающаяся в принципе технология могла бы оказывать свое неблагоприятное воздействие. Сложность определения единых принципов размещения и градостроительного решения промышленных предприятий и целых промышленных районов усиливается еще и вследствие того, что у различных отраслей различны и требования к количеству и качеству воды и источникам энергии. Одним необходима ровная местность, другие удовлетворяются холмистым рельефом, одни предъявляют особые требования к качеству грунта, а другие, нуждаясь в сложных подземных сооружениях, — к уровню грунтовых вод. Предприятия подобного рода лишь в исключительных случаях могут оказаться в непосредственной близости с отдельными жилыми комплексами.

Как правило, они размещаются в специальных промышленных районах, а иногда образуют самостоятельные элементы системы расселения, лишь условно связанные с городами и поселками.

Требования к транспорту

Как в системах расселения, так и в больших городах основополагающее значение имеет транспорт. Он обеспечивает движение жителей между их жильем и другими функциональными компонентами города — местами приложения труда, учреждениями культуры, учебными заведениями, центром, зонами отдыха и спортивными комплексами. В современных крупных городах на каждого жителя в год приходится в среднем около 300 поездок на работу и обратно и, кроме того, свыше 1000 поездок, не связанных с работой⁴.



138. Схема «города скоростной дороги» для 1 млн. жителей. На линиях массового транспорта остановки через 1 км; обеспечена пешеходная доступность при максимальном расстоянии 500 м

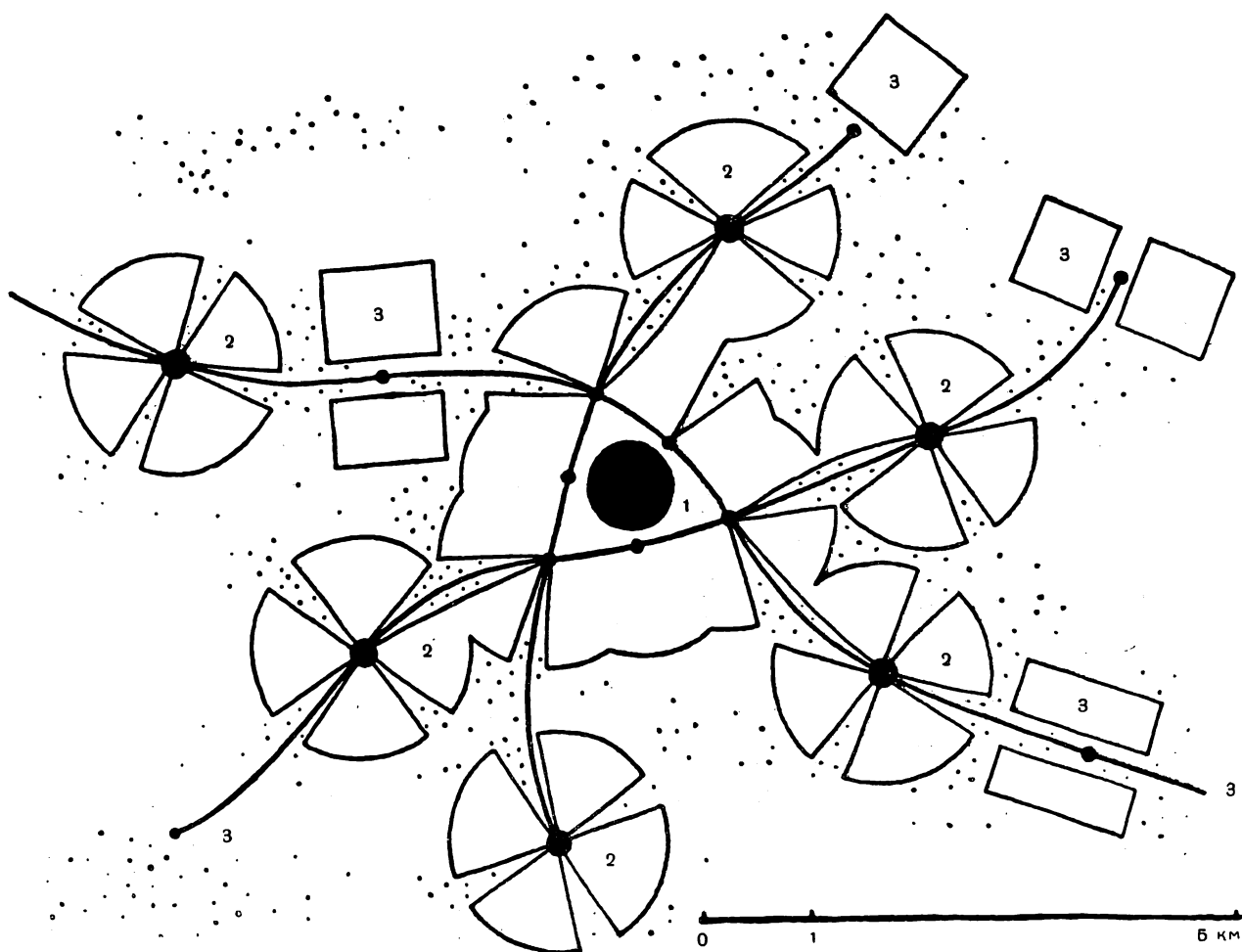
1 — общегородской центр; 2 — центры секторов; 3 — жилые группы в среднем по 25 тыс. жителей; 4 — остальные функциональные компоненты

Внутри жилого микрорайона и района вполне достаточно пешеходного движения, так же как в малом городе. Исследования показывают, что городские жители ходят пешком и на большие расстояния. Часто это зависит от погоды, от любви к такого рода передвижению и, не в последнюю очередь, от стоимости поездки на городском транспорте. Не следует забывать и о пешеходных прогулках, совершаемых не только в пригородах, но и непосредственно в самом городе, в его парках и местах исторических памятников.

В таких местах необходимо создавать пешеходные пути и целые пешеходные территории. Не пересекаясь с транспортными путями, они должны удобно соединять отдельные жилые группы с учреждениями общественного обслуживания и местными центрами.

Прогулочные пешеходные пути должны стать составными частями зеленых городских и пригородных зон. В Праге уже сейчас есть ряд таких маршрутов, которые можно объединить в целые системы. Чаще всего жители пользуются теми из них, которые ведут на излюбленные смотровые площадки.

В старых городах пешеходам служит лишь тротуар, идущий параллельно проезжей части улицы. Становится все более ясно, что такое решение нельзя считать удовлетворительным. Поэтому уже в начале нашего века в различных проектах разрабатывались специальные галереи. В соответствии с такими проектами движение пешеходов переносилось в уровень над дорогой. Эта идея была связана и со способом периметральной квартальной системы компактной застройки, при которой пешеход проводился вдоль парадных зданий, обращенных фасадами к улицам. Большие расходы, связанные с устройством таких галерей, не позволили осуществить задуманные проекты.



139. Схема «города скоростной дороги» для 1 млн. жителей. На линиях массового транспорта остановки через 1—2 км. Расстояние до остановки 1000 м, преодолевается пешком либо при помощи другого вида массового транспорта. Основное расположение обоих вариантов «города скоростной дороги» довольно близко к общей схеме системы расселения

1 — общегородской центр;
2 — жилые районы в среднем по 100 тыс. жителей со своими центрами; 3 — остальные функциональные компоненты

Автомобильный транспорт

В соответствии с новыми решениями движение пешеходов отделяется от движения транспорта таким образом, что для них выбираются взаимно независимые, разделенные трассы. Их пересечение в одном уровне допускается в городах, несколько менее загруженных транспортом, а там, где это необходимо, применяется развязка в разных уровнях.

Разумеется, сделаны лишь первые шаги по созданию самостоятельных пешеходных путей, и они, наверняка, не будут представлены лишь дорожками в парках. Появится необходимость оживить пешеходные дороги, более четко ориентировать по отношению к ним учреждения общественного обслуживания и обогатить их архитектурный облик. Возможно, в будущих городах значительная часть пешеходных путей будет перенесена в здания и крытые пространства. В первую очередь это коснется областей с менее благоприятными климатическими условиями.

Но даже наилучшим образом спланированные пешеходные пути не могут исключить из городов транспорт — будь-то индивидуальный или массовый, в любом случае представляющий собой одну из самых больших проблем современного урбанизма. О городском транспорте пишутся сотни статей и книг, ему посвящаются конференции и конгрессы. При этом взгляды на решение его проблем и на его дальнейшее развитие весьма различны.

Наибольшее число дискуссий посвящается автомобильному транспорту. Чем выше степень моторизации той или иной страны, тем больше

там пессимистических голосов. Ушло то время, когда в автомобиле видели решение всех транспортных проблем. Оказалось, что автомобиль не способен обеспечить эффективного передвижения внутри города и самые широкие автодороги не могут ликвидировать те трудности, которые автомобиль принес с собой в город. Об этом свидетельствуют и об этом прямо предупреждают факты из жизни США. Все больше растут транспортные проблемы и в западноевропейских городах. Начинают они стучаться и в нашу дверь.

Степень моторизации зачастую считается доказательством высокого жизненного уровня народа. Конечно, для отдельного лица машина — самое мобильное средство транспорта, она всегда под рукой и делает для своего владельца доступными самые различные места города и его окрестностей. Поэтому еще на значительную перспективу придется считаться в городе с автомобилем и строить для него дороги с необходимой пропускной способностью и современными развязками, стоянки и гаражи. Но далеко не обязательно рассчитывать эти дороги на 100-километровую скорость или строить такие стоянки, которые бы превратили весь город в склад машин.

Наилучшим средством решения проблем быстрого передвижения является массовый транспорт. Если он будет служить лучше автомобиля, то предпочтение отдадут ему. Нельзя, по всей вероятности, предполагать, что массовый транспорт совсем вытеснит автомобиль. У каждого из этих видов транспорта свои возможности, преимущества и недостатки. Однако именно эффективный массовый транспорт может желательным образом уравновесить соотношение между массовым и индивидуальным транспортом и отрегулировать условия их использования, особенно в компактно застроенных центральных частях города.

Массовый транспорт

Житель каждого более или менее крупного города заинтересован в том, чтобы скорость массового транспорта была высокой и в то же время, чтобы остановки были частыми. Удобно, когда интервалы движения на трассе очень небольшие и в то же время желательно, чтобы сеть массового транспорта охватывала даже малонаселенные части города и его окрестностей.

Массовый транспорт еще не исчерпал всех своих возможностей. В последнее время перспективы его развития связывают с подвесными и монорельсовыми дорогами, на которых можно будет развить 100-километровую скорость и которые будут обладать пропускной способностью 40 тыс. пассажиров в час. Эти дороги стали сейчас молодой, возможно, они и не выполнят возлагаемых на них надежд, но тем не менее они намечают новые возможности будущего развития. Кроме того, испытываются и новые бесколесные средства транспорта, автоматически управляемые маленькие машины и движущиеся тротуары.

Несмотря на все технические усовершенствования, очевидно, не представляется возможным решить все транспортные проблемы города лишь посредством самого транспорта и его дальнейшего совершенствования. Ключ к ликвидации трудностей состоит прежде всего в общей структуре и организации города. До тех пор, пока центру будет свойственна чрезмерная концентрация мест приложения труда и общественного обслуживания и пока через него будет проходить большая часть транспортных путей, проблемы транспорта в центре будут оставаться неразрешимыми. До тех пор, пока транзитный транспорт будет пересекать весь город, а предприятия и учреждения не будут размещены в городе более равномерно, останутся часы пик и далекие поездки. Если местные центры отдельных районов городов не будут оборудованы соответствующим образом, будет непрерывно и непропорционально расти перегрузка центра. Пока застройка на окраинах городов будет разбросанной и редкой, не будет и возможности использовать там эффективный массовый транспорт.

Существует много различных вариантов взаимной компоновки городских функциональных зон. По существу их можно разделить на четыре основные группы — жилая, рабочая, общественного обслуживания, зеленая зона отдыха. Для их оценки решающими, очевидно, окажутся два основных фактора — максимально быстрая связь между ними и обеспечение возможностей дальнейшего развития. Но даже и эти требования еще не определяют однозначным образом самого верного решения или широко распространенных вариантов. Скорее всего, они в отдельных конкретных условиях помогают исключать решение наименее приемлемое. При условии больших скоростей на транспорте, очевидно, будет приемлемо большинство вариантов функционального членения без учета размеров города. Но приходится считаться с реальными возможностями транспорта и иметь в виду тот факт, что скорость движения внутри города зачастую значительно ниже той скорости, которую данный вид транспорта может действительно развить. Следовательно, здесь выступает зависимость от расстояний между отдельными функциональными элементами и от того, насколько рационально отдельные транспортные потоки совмещаются и разделяются.

Использование и комбинирование отдельных видов транспорта, бесспорно, оказывает сильное влияние на все формирование городского плана и всего расселения. Нет необходимости возвращаться к истории и исследовать влияние пешеходного движения и карет на города прошлого. Значительно отчетливее проявляются эти различия в настоящее время, когда есть возможность сравнивать параллельно существующие различные виды транспорта.

Автомобиль содействует рассредоточению расселения, его тяготению к тем дорогам, которые оказываются для автомобиля доступными. В пригородах вырастают огромные колонии домовиков, а на местности самые различные учреждения группируются вдоль автодорог. Идеал автомобильного города английский инженер К. Д. Бученен иронически изображает как «огромный поселок с низкой плотностью населения, с разбросанными автомобильными торговыми центрами и чистыми промышленными районами, парками и природными заповедниками...»⁵

Массовые средства транспорта содействуют большей компактности города, поскольку оказываются под влиянием их плотной сети. Современные типичные относительно крупные европейские города выросли на сетях автобусов и трамваев. В кварталах таких городов плотность населения средняя, центры перегружены транспортом, а на перекрестках стихийно выросли местные узлы торговли и обслуживания.

Влияние скоростного транспорта

В больших городах и целых системах расселения будущее, очевидно, принадлежит различным видам скоростного транспорта. Его достаточно высокая пропускная способность позволит за короткое время преодолевать значительные расстояния. Скоростные дороги можно проводить по земле, под землей и над землей.

Однако преимущества скоростных дорог не смогут проявиться в условиях традиционного города. Такие дороги нуждаются в изолированных трассах, а для развития свойственной им скорости нужны большие расстояния между остановками. У скоростных дорог большая пропускная способность, их эксплуатация предполагает усиленную концентрацию населения и делает эту концентрацию возможной. Преимущества таких дорог станут очевидными, когда из жилого района можно будет добраться до остановки дороги пешком или при помощи транспорта, играющего дополнительную роль, менее мощного, но четко работающего. Следовательно, использование скоростных дорог связано не только с увеличенной плотностью населения, но и с иным членением структуры города, организуемой таким образом, чтобы жилая застройка концентрировалась вокруг остановок дороги. На этом основании можно говорить о новом типе «города скоростной дороги»⁶.

В Соединенных Штатах в последнее время пришли к выводу о том,

что даже при самой высокой степени моторизации и постоянно совершенствующихся дорогах автомобильный транспорт не в состоянии справиться со всеми необходимыми перевозками. В связи с этим здесь занялись разработкой систем скоростного передвижения. Проект новой линии массового транспорта разрабатывают и в Лос-Анджелесе, «причем единственная проблема здесь состоит в том, где построить эту сеть»⁷.

Под влиянием автомобиля агломерация в 5 млн. человек совершенно распалась на отдельные районы с цепями домиков⁷. Автомобильный транспорт уже не справляется в этих условиях с перевозками. В то же время создавшаяся структура расселения не дает возможности для создания эффективных видов массового транспорта.

Аналогичные, хотя и не такие острые, проблемы возникают при разработке систем скоростных дорог в городах, выросших на сетях традиционных видов массового транспорта с их небольшой скоростью. В них тоже отсутствует тот уровень концентрации населения, который бы вызвал необходимость создать скоростную дорогу и предоставил бы жителям возможность ее эффективного использования.

То же самое, но в еще большей мере, относится к системам расселения, разорванным сегодня на мелкие комплексы. Использование скоростных дорог в будущем станет возможным лишь на участках между укрупненными населенными центрами.

Показательным примером может служить небольшая линия скоростного трамвая, проложенная между чехословацкими городами Мост и Литвинов. Она не только соединяет города между собой, но одновременно соединяет их с большим химическим комбинатом, находящимся на середине пути между ними. Этот пример показывает, что не обязательно ждать появления еще не прошедшей проверки монорельсовой дороги и что пока вполне достаточно современного трамвая, который вне города, на незагруженной трассе, при условии больших расстояний между остановками может развить значительную скорость. В данном случае в условиях промышленного угольного бассейна у рельсового транспорта кроме прочих имеются те преимущества, что при частых туманах он оказывается более надежным, чем автобус.

Из всего сказанного следует, что для использования современных средств транспорта и обеспечения эффективной связи внутри отдельных городов и целых систем расселения необходимо создавать более крупные звенья жилья. Эта тенденция оказывается свойственной всем функциональным компонентам расселения и находится, очевидно, в тесной связи с развитием производительных сил и использованием новой техники.

Таким образом, мы опять приходим к концепции комплексной системы расселения, в которой город представляет собой наиболее отчетливое совмещение различных функциональных элементов, располагающихся таким способом, который оказывается оптимальным для развития этой системы. При этом основные функциональные звенья города и системы расселения ничем не различаются и речь по существу идет лишь о различных ступенях их концентрации.

В настоящее время в связи с общими тенденциями развития расселения некоторые теоретики считают большой город единственно возможной жилой единицей будущего. Так И. Фридман говорит, что «вследствие непрерывного перемещения населения в города не будет преувеличением предполагать, что в самом ближайшем будущем в городах окажется 80—85% всего человечества... Не преувеличивая, можно себе представить всю Францию в 10 или 12 городах с населением по 3 млн. жителей в каждом, всю Европу в 100 или 120 таких городах, весь Китай в 200, а весь мир в 1000 больших городов»⁸. Выводы такого рода поддерживаются перспективами общего роста народонаселения и резко растущей долей городских жителей. Достаточно вспомнить о том, что в 2000 г., по данным ООН, человечество превысит 6 млрд., а это значит, что население земного шара увеличится больше чем в 2 раза. Если учесть при этом, что большая часть всего прироста устремится в города,

то, действительно, положение окажется далеко не идиллическим и лишь с трудом можно себе представить, что на практике идеал оптимального малого города окажется реальным.

Однако превышенная концентрация населения — скорее свидетельство незрелой стадии промышленного производства, когда еще требуется большое количество рабочей силы и ее сосредоточение на ограниченной территории. Конечно, сегодня большие города разрастаются не только за счет сгруппирования промышленных объектов, но и вследствие роста числа служащих административных и обслуживающих учреждений. Здесь тоже дает о себе знать черта времени, когда работа в административном аппарате и учреждениях обслуживания выполняется огромным числом служащих, та работа, которая завтра может быть доверена автоматам.

Групповые формы расселения

Практика, однако, показывает, что все новые тенденции развития ведут скорее к разгрузке компактных образований традиционного города. Уже в настоящее время мы являемся свидетелями того, что жесткие границы города расслабляются, различия между городом и пригородом стираются, а сама территория пригорода непрерывно расширяется. Пригород — это уже не только место отдыха горожан. Здесь же располагаются различные инженерные и транспортные сооружения, отдельные важные производства. По мере развития транспорта широкая территория вокруг города становится более доступной и для ряда функций в пригороде оказываются более подходящие условия, чем в самом городе. Поэтому вместо компактных городов все большее обоснование получают различные групповые формы расселения.

Довольно подробное исследование форм расселения в СССР провел В. Г. Давидович. Он сделал это на основе классификации более 1600 советских городов и подробного изучения 190 городов с населением, превышающим 50 тыс. жителей. Он пришел к выводу о том, что значительную часть исследованных городов можно отнести к групповым формам расселения. Среди городов с населением до 25 тыс. жителей такие формы составляют 32%, с населением до 100 тыс. — уже 60%, а свыше 100 тыс. — даже 80%. Что касается городов, население которых превышает 400 тыс. жителей, то здесь встречаются уже только групповые формы⁹. При этом по описанию В. Г. Давидовича групповые формы характеризуются тем, что часть жителей из одного населенного места работает в другом населенном месте и что при этом система обслуживания и инженерное оборудование общее и служит нескольким населенным местам.

Таким образом, вместо отдельных, изолированных в функциональном и территориальном отношении городов формируются целые комплексы расселения. Наиболее популярно в этом смысле в настоящее время создание городов-спутников, призванных ослабить чрезмерную концентрацию населения в больших городах. Города-спутники вполне оправданы для городов с населением в несколько миллионов.

Разумеется, было бы неправильным переоценивать значение спутников, как форм расселения. В целом ряде случаев они не выполнили своей основной задачи — не разгрузили города, не приняв на себя часть населения из старых перенаселенных кварталов. Но даже в тех случаях, когда они свою главную миссию выполняют, они при этом оказывают новое давление на высшие ступени обслуживания в городе и являются, собственно, тем средством, которое содействует дальнейшему росту самых больших городских агломераций. Дальнейшее развитие больших городов должно было бы происходить в масштабе целых систем расселения, потому что нет никакой необходимости те учреждения, которые выводятся из города, размещать только в городе-спутнике, т. е. в той же самой агломерации.

Большой город со своими небольшими спутниками далеко не исчерпывает всех возможностей групповых форм расселения. К ним отно-

сятся и группы приблизительно одинаковых по величине городов, примером которых может служить группа, располагающаяся в северочешском угольном бассейне. К ним же относятся группы из двух городов. На территории Чехословакии это Градец Кралове и Пардубице, Банска Быстрица и Зволен. В определенных условиях, в особенности в долинах больших рек, возникают цепи или пояса городов. В настоящее время это характерно для долины реки Ваг или для района Полабья.

Как для систем расселения, так и для формирования отдельного города или жилого комплекса большое значение будут иметь конкретные условия, которые повлияют на их планировку и на расположение отдельных функциональных зон. Но в целом совершенно очевидно, что традиционная центрическая планировка уступит место более свободным системам, которые позволят всему городскому массиву стать значительно более обозримым и четче разделенным. При этом использование быстрых и мощных средств транспорта приведет скорее всего к продольным формам поселений и нанизыванию отдельных довольно больших звеньев города и расселению вдоль линий транспорта.

Поэтому будущий город можно себе представить в виде системы функциональных звеньев и зон, сгруппированных вокруг центров общественной жизни и обеспечивающих в то же время хорошую связь жилья и работы. Отдельные звенья будут разграничены зеленью и взаимосвязаны мощными транспортными линиями.

Для структуры города, как для наиболее яркого и комплексного элемента системы расселения, действительны те же тенденции, что и для всего расселения. При этом малые города и в дальнейшем останутся простыми и довольно сконцентрированными образованиями, а большие города, наоборот, будут, очевидно, формироваться более свободно и вместе со своими пригородными территориями будут все больше приближаться к системе расселения, чем к традиционному представлению компактного города.

Конечно, более свободная структура городского массива не означает, что он растворится в природе, что сотрутся границы между расселением и природным окружением. Эта свобода коснется прежде всего взаимоотношений отдельных звеньев расселения, которые следовало бы четче разграничить зелеными поясами и резервными площадями. Наоборот, отдельные звенья системы расселения или города могли и должны были бы быть довольно компактными как в целях экономии стоимости строительства, эксплуатации и использования эффективных средств транспорта, так и потому, чтобы в них была создана необходимая «городская» среда.

Город и на будущее останется основным звеном систем расселения, а следовательно, и наиболее важной проблемой современной и будущей теории и практики градостроительства. Каждый раз в новых условиях, на новом этапе развития общества и его производительных сил необходимо будет искать наиболее целесообразную компоновку и функциональную структуру городских поселений.

Сноски к главе XIV

Проблемам наиболее рациональной структуры и дальнейшего развития городов посвящена обширная литература, включающая как отдельные экспериментальные проекты, так и теоретические статьи и книги. Большую работу в этой области провел Чехословацкий исследовательский институт строительства и архитектуры в городе Брно.

1. Jaromír Štvan. Hypotézy o dlouhodobém rozvoji a představě cs. měst.

«Atchitektura CSSR», 1963, с. 4—5. Статья представляет собой фрагмент коллективной исследовательской работы, законченной в 1962 г. и посвященной

перспективам чехословацких городов. Предварительный вариант содержания этой исследовательской работы изложен в большой книге Я. Штвана и его коллег: Problémy perspektivní přestavby našich měst. VÚVA, Brno, 1962.

2. Victor Gruen. Home beautiful in city terrible. «Journal of the American Institute of Architects», 1962, № 3, p. 38.

3. Colin Buchanan. Towns and Traffic. «Journal of the RIBA», 1962, № 8, p. 291.

4. Вопросу связи между подвижностью населения и размерами города отдаленную главу своей работы «Расселе-

ние в промышленных узлах» посвящает В. Г. Давидович (М., 1960, стр. 96—120).

5. Colin Buchanan. Towns and Traffic. «Journal of the RIBA», 1962, № 8, 291. К. Д. Бученен руководил особой комиссией, которая в 1960 г. была уполномочена разработать проект перспективного развития автомобильного транспорта в городских областях и сделать выводы о возможностях влияния этого развития на английские города. Над обширным отчетом работали три года, он был сопровожден расчетами и подробными анализами выбранных примеров. В настоящее время эта работа вполне справедливо считается наиболее комплексной разработкой данной темы, а ее не очень оптимистические выводы служат предметом многочисленных дискуссий.

6. Использование в городах скоростных дорог в последнее время вызывает большой интерес. Так, например, в соответствии с экспериментальным проектом в одном из городов Англии на 250 тыс. жителей предполагается реализовать следующие принципы:

1) расположение промышленности и

жилья вдоль линий подвесной дороги;

2) создание микрорайонов с населением по 5 тыс. человек; все микрорайоны характеризуются высокой плотностью и пешеходной доступностью в течение 5 мин к станции дороги, вокруг которой они расположены;

3) расположение учреждений общественного обслуживания в зелени между линиями и обеспечение досягаемости школы в течение 10 мин;

4) поездки для жителей, платящих определенную сумму за всю неделю;

5) расположение центра на перекрестке линий скоростной дороги и его доступность в течение 15 мин;

6) гибкая планировка, допускающая вертикальное и горизонтальное развитие.

7. V. Gruen. Approaches to Urban Revitalisation in the United States», «Architectural Association Journal», 1962. № 12, p. 194.

8. Michel Ragon. Ou vivrons-nous demain? Paris, 1963.

9. В. Г. Давидович. Расселение в промышленных узлах, М., 1960, стр. 47—48.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В предисловии этой книги поставлен вопрос, какими станут наши будущие города и все расселение.

Думается, что на протяжении всей книги удалось показать, что это такой вопрос, ответ на который вновь и вновь искали люди на всех этапах развития общества и который в настоящее время стал особенно злободневным в связи с растущей урбанизацией, новыми потребностями общества и новыми достижениями техники. Именно сейчас этот вопрос стал особенно важен, поскольку пороки современных городов непрерывно растут.

Думается также, что в главах книги было показано, что ответ на этот вопрос не только не прост, но что, наоборот, он становится все более сложным. В наше время недостаточно решить проблемы отдельных городов, нас не может удовлетворить та или иная «универсальная» схема. Нельзя сконструировать никакой идеальный город в его окончательном виде, пригодном для всех стран и всех этапов развития будущего общества.

Пока еще не построены города, которые могли бы удовлетворить современное общество. Тем более сложно выработать представление об их будущем облике.

Понятно, что наше будущее расселение не сформируется само собой, что для этого необходимо приложить целенаправленные усилия всего общества и как можно более целесообразно использовать выделяемые для этого огромные средства. Мы можем и должны искать закономерности дальнейшего развития городов и расселения и стремиться в то же время к тому, чтобы градостроительные планы были в достаточной степени гибкими. Поэтому такое большое значение приобретают экспериментальные градостроительные проекты и разработка различных теоретических концепций систем расселения и городов, учитывающих вопросы экономичности и функциональных свойств, а также обогащающих пространственные представления и стремящиеся создать истинно человеческую жизненную среду.

Блестящие возможности современной техники и перспективы ее дальнейшего развития создают иногда такое представление, будто люди будут жить в каких-то слож-

ных автоматизированных системах, составленных из разных устройств, механизмов и приборов, удовлетворяющих все материальные потребности человека. Однако думается, что, создавая нашу будущую жизненную среду, мы наряду с безусловным использованием новых технических возможностей будем стремиться скорее к тому, чтобы достичь гармоничного использования природной среды, значение которой мы все более осознаем.

Поиски представления о будущем расселении и его целенаправленное созидание становятся предметом сотрудничества специалистов ряда областей науки и целых научных коллективов. При решении этой задачи необходим верный прогноз далекого будущего, чтобы не ограничиваться при строительстве городов удовлетворением лишь временных или только сиюминутных потребностей.

Исходной предпосылкой новой, лучшей жизненной среды в будущем целенаправленно создаваемом расселении является существование социалистического общества, исключающего классовые и социальные различия между людьми. Как об основном условии осуществления своих идей мечтали об этом в прошлом авторы всех значительных градостроительных концепций. Однако только социалистическое общество создает условия для действительно планомерного воплощения градостроительных замыслов в масштабе целых городов и системы расселения. Их дальнейшее развитие можно было бы представить себе следующим образом.

1. Подобно тому, как это наблюдалось на протяжении всей истории, в будущем будут дальше дифференцироваться различные функциональные компоненты расселения. Дифференциация сопутствует человеческим поселениям с древнейших времен, разбивая первоначально однородную систему и приводя к современному характеру расселения. Некоторые земледельческие села превратились со временем в центры ремесел и торговли, а позже выросли в города, часть которых постепенно приобрела главенствующую роль. В XIX в. происходит отделение быта от производства и возникают самостоятельные большие жилые, промышленные, транспортные и другие тер-

риторий. Эти в большинстве своем функционально односторонние компоненты строят свои связи по отношению к компактному городу на все более свободной основе и постепенно превращаются в самостоятельные элементы системы расселения.

2. Абсолютные размеры этих элементов будут увеличиваться. Еще в XIX в. ряд функциональных компонентов развивался внутри жилых городских кварталов, в то время как теперь им или сменившим их новым образованиям отводятся большие территории как на окраинах городов, так и за их пределами. Это относится к производству, отдыху, транспортным и инженерным сооружениям — аэродромам, дорогам, пересечениям путей, вокзалам или складам, высшим учебным заведениям со студенческими общежитиями и исследовательскими организациями. Рост размеров всех этих элементов — сопутствующее явление и в то же время предпосылка использования современной техники, растущих требований к оснащенности и использованию мощного транспорта.

3. Каждому дифференцированному звену системы расселения необходимы условия для дальнейшего развития. Раньше ряд объектов мог существовать внутри четко ограниченных улицами кварталов традиционно сформированного города. Сегодня такое размещение уже неприемлемо. Каждый из функциональных компонентов — жилой район, общественный центр, промышленное предприятие, территория исследовательского или учебного института — нуждается в более свободном размещении и обеспечении пропорционально рассчитанных резервных площадей в своем непосредственном окружении.

4. Отдельные элементы расселения и в особенности поселки будут объединяться в группы, в результате чего будет обеспечиваться приемлемая доступность основной сети обслуживания и некоторых мест приложения труда. Такая группировка исходит из современной структуры расселения, в которой будут планомерно усиливаться и развиваться определенные центры. Выбор центров связывается с существующей системой расселения, а в менее населенных областях будет направлен на создание пропорциональной сети городских населенных мест.

5. Следующей ступенью развития будет усиленная концентрация населения в этих центрах, из которых постепенно вырастут довольно большие звенья системы расселения. Тот же процесс начнется и в промышленности. Необходимость повысить произ-

водительность общественного труда и эффективно использовать механизацию и автоматизацию заставит уйти от небольших и устаревших цехов. Значительная концентрация отразится на высших учебных учреждениях, научных и исследовательских организациях, курортных зонах и предприятиях сельскохозяйственного производства.

6. В жилом комплексе, образуемом за счет увеличенных звеньев, появится возможность создать на соответствующем уровне общественное обслуживание и обеспечить мощный транспорт, соединяющий как отдельные районы, так и жилье с работой, предприятиями общественного обслуживания, зонами отдыха и всеми другими функциональными звеньями структуры расселения. Отдельные звенья будут взаимосвязаны линиями скоростного транспорта, который, таким образом, станет условием функционирования системы расселения, как органичного и комплексного целого.

7. Нет реальных оснований считать, что теперешние города будут покинуты. Они и на будущее останутся основными очагами расселения как наиболее высокоорганизованные и комплексно оборудованные центры жизни общества. Их размеры и пространственная организация будут зависеть от выполняемых ими специфических функций и от конкретных местных условий. Структура больших городов будет аналогична структуре систем расселения и подобно ей будет связана с линиями скоростного массового транспорта.

8. В соответствии с общей тенденцией концентрации структуры расселения в укрупненные комплексы продолжат свое развитие существующие города и поселки. Поэтому новые города целесообразно создавать только там, где существующая сеть расселения очень редка и необходимо создать новые центры расселения или же где по особым причинам — подработка территорий, неподходящие природные условия и т. п. — нет возможности новое строительство связать с существующими центрами расселения.

9. Города и все расселение будет организовываться таким образом, чтобы им были обеспечены условия для дальнейшего развития, позволяющего рационально сосредоточивать и взаимно дополнять все функции без необходимости создавать завышенную концентрацию населения в почти неуправляемых агломерациях. Основным инструментом целенаправленного формирования структуры расселения и на будущее останется плановое размещение производительных сил и мест приложения труда. Это

единственный путь, идя по которому, можно действительно эффективно регулировать величины отдельных жилых комплексов, степень их концентрации, объединения и перегруппировки.

10. В условиях, когда отдельные, наиболее яркие функциональные звенья системы расселения получают большую пространственную свободу, нежелательным окажется растворение расселения в природе. Отдельные звенья системы расселения, поселков и городов будут организовываться довольно компактно, причем некоторые основные функции будут в рациональной мере совмещены таким способом, который отвечает требованиям развития социальных процессов.

Всеобщая история архитектуры т. 1. М.,

11. Появится возможность более тесно соединять функциональную организацию систем расселения, а также отдельных городов и поселков с решением социологических и эстетических проблем. Все расселение необходимо понимать не только как ансамбли зданий, различных технических и других сооружений и устройств, но прежде

всего как среду многообразных проявлений жизнедеятельности человека и всего общества — среду, которая должна быть целесообразной и в то же время привлекательной и красивой.

Таковы самые общие черты формирования главных принципов дальнейшего развития городов и расселения. Эти принципы можно применять на практике уже сегодня, имея в виду перспективное развитие градостроительства, размещение новых жилых районов, заводов, зданий, их ансамблей и т. д.

Назвав же все перечисленные принципы, мы тем самым хотя бы частично приблизились к ответу на вопрос о будущем развитии городов и расселения. Мы уже знаем, что этот вопрос весьма сложен. Поэтому, отвечая на него, мы одновременно говорим о том, как человек овладевает вскрытыми им огромными силами природы, какими станут взаимоотношения людей и в конце концов каким будет все будущее человеческое общество.

ЛИТЕРАТУРА

P. Abercrombie. Town and Country Planning. London, 1933.

Н. В. Баранов. Современное градостроительство. М., 1962.

C. Bauer. Modern Housing. London, 1935.

А. В. Бунин. История градостроительного искусства. М., 1953.

Всеобщая история архитектуры т. 1. М., 1958; т. 11. М., 1963.

A. B. Gallion. The Urban Pattern. City Planning and Design. London, 1951.

P. George. La ville. Le fait urbain a travers le monde. Paris, 1952.

Градостроительство. Труды VI сессии АСИА СССР по вопросам градостроительства. М., 1961.

A. Gutton. L'Urbanisme au service de l'homme. Conversations sur l'architecture VI. Paris, 1962.

Habitat et Civilisation. XXVI me congrès mondial de FIHUA. Paris, 1962.

Construction et reconstruction des villes. Ve congrès de l'Union internationale des architectes. 1—1, 1—2, 2, М., 1958.

P. Lavedan. Histoire de l'Urbanisme. I Antiquité et Moyen Age, Paris, 1925, II; Renaissance et temps modernes. Paris, 1926, III; Époque Contemporaine. Paris, 1952.

L. Mumford. The Culture of Cities. London, 1946.

L. Mumford. The City in History, its Origins, its Transformations and its Prospects. London, 1961.

G. Münter. Idealstädte. Ihre Geschichte vom 15—17. Jahrhundert. Berlin, 1957.

O. Nový. Konec velkoměsta. Praha, 1964.

H. Rosenau. The Ideal City in its Architectural Evolution. London, 1959.

A. Christen. Zur Entwicklungsgeschichte des Städtebaus. Zürich, 1946.

¹ В этом перечне приведены только большие общие работы, непосредственно касающиеся данной темы. Остальные источники и литература приводятся в примечаниях к каждой главе.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ИСТОРИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ИДЕЙ	5
НЕСКОЛЬКО СЛОВ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ	10
ПРЕДИСЛОВИЕ	11

РАЗВИТИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ТЕОРИЙ

I. Истоки теорий	13
II. Идеальный город	21
III. Города утопистов	32
IV. Города XIX века	53

СОВРЕМЕННЫЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ТЕОРИИ

V. От больших городов к городам-гигантам	64
VI. Идеал малого города	87
VII. Новые формы расселения	106
VIII. Система расселения	122
IX. Города для общества будущего	138

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

X. Проектирование новых городов	162
XI. Реконструкция городов	175
XII. Предпосылки будущего развития расселения	198
XIII. Будущее расселение	210
XIV. Будущее городов	225
Заключение	244
Литература	246

ИРЖИ ГРУЗА
ТЕОРИЯ ГОРОДА

Стройиздат
Москва, К-31, Кузнецкий мост, д. 9

Редактор издательства **М. Д. Емельянова**
Внешнее оформление художника **А. Н. Каменского**
Художественно-технический редактор **Е. Л. Темкина**
Корректор **Л. С. Рожкова**

Сдано в набор 22. IX. 1971 г. Подписано к печати 15. XII. 1971 г.
Бумага 84×108¹/₁₆ д. л. — 7,75 бум. л. 26,04 усл. печ. л.
(уч.-изд. 26,26 л.) Изд. № А-IX-1584 Зак. № 1148 Цена 2 р. 24 к.

Владимирская типография Главполиграфпрома
Комитета по печати при Совете Министров СССР
Гер. Владимир, ул. Победы, д. 18-б

2-24x.