

ЮРИЙ СТОРЧАК

МЕГАПОЛИСЫ



как идеи и политика
строят города

Юрий Сторчак

МЕГАПОЛИСЫ: как идеи

и политика строят города

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70322407
SelfPub; 2024

Аннотация

География, климат, времена, политики, войны, стили, технологии, менталитеты, личностные качества, стечения обстоятельств – это факторы генезиса урбанизированных пространств. В этой книге, представляющей комплексный медиапроект «Мировидение» ("Worldvision"), описаны средообразующие и градоформирующие мышления, стратегии и концепции создания особенностей застройки больших территорий, значимые фрагменты ретроспективы общественной жизни 25-ти великолепных городов мира с выделением их ярких и динамичных градостроительных историй как выразителей: национальных характеров; внутренних и внешних политик, экономик; культур и образов бытия; сходств, различий и взаимосвязей между мегаполисами как регионами. Это: демонстрирует собой развитие архитектуры и градостроительства мира, результаты творческих исканий их мастеров, выраженные в фантазиях, теориях и практиках, акцентах и загадках, гипотезах и

прогнозах; объясняет внешний вид известных строений; помогает читать и понимать архитектуру городов.

Юрий Сторчак

МЕГАПОЛИСЫ: как идеи и политика строят города

ФАНТАЗИИ И ИДЕОЛОГИИ

Введение



«Отрасль знания, которой больше всего пренебрегают государственные руководители, это архитектура. Между тем именно они являются заказчиками архитектурных сооружений, они подбирают художников и архитекторов, которые рассматривают проекты и решают какие из них достойны осуществления».

Дени Дидро,

французский писатель, философ-просветитель и драматург, основавший «Энциклопедию, или Толковый словарь наук, искусств и ремесел» (1751 г.), иностранный почетный член Петербургской академии наук (1773 г.), один из идеологов третьего сословия; создатель, подготовивших умы к

Великой французской революции (5 мая 1789 года – 9 ноября 1799 года), просветительского идейного течения «длинного XVIII века» (из его переписки с немецким публицистом эпохи Просвещения, критиком и дипломатом, многолетним корреспондентом императрицы и Самодержицы Всероссийской Екатерины II бароном Фридрихом Мельхиором Гриммом, 1760 г.)

Объекты материальной культуры обладают впечатляющей силой влияния на человека. Долгая история искусств архитектуры и градостроительства создала удивляющие, причудливые, шедевральные, местами непонятные и диковатые облики их произведений. За всем этим всегда стояли мыслители, мастера исполнители простых и дерзких замыслов, уровни развития технологий, доминирующие традиции, финансовые возможности.

Архитектурно-градостроительные решения зависят от политических и социальных реалий и концепций, степеней развития обществ и их эмоциональных состояний, формируют пространства и образы мышления людей.

На формирование городов активно влияли переносы в них и их комплексов и зданий крупных корпораций, законодательная воляница и жесткие градостроительные ограничения характеристик застройки, реновации и реконструкции, новые революционные, прорывные для своего времени градостроительные идеи и планы, преемственности ста-

рых проектов в новых инициативах по преобразованию городских пространств. Порой мощное влияние господствующих в те или иные времена идеологий, создавали целые маленькие и большие города с разнообразной их наполненностью смыслами и стилями жизни.

Современный город эмоционально окрашен и воздействует интересными и малоизвестными фактами, насыщенностью информацией, впечатлениями, чувствами. Они передают дух городов, их воздух и атмосферу, детали того, какая жизнь там была, что и как делали люди.

Хорошим качеством развитого человека является его умение понимать архитектуру и стратегически заложенные в ней идеи, сравнивая и комбинируя, синтезируя мир в котором мы живем.

В познании и чувствовании среды и архитектуры присутствуют атмосфера, настроение, ностальгия, предвкушение, погоня за особенностями. Где это ушедшее и исчезающее прошлое и фантастически иллюзорно-призрачное будущее, длящееся безразмерное настоящее?

Современные многофункциональные моллы, гигантские транспортные хабы, развитые системы коммуникации, живописные и сказочно-фантастичные парки развлечений, стилизации и воссоздания – это будущие памятники истории и архитектуры, которые будут манить многие поколения многочисленных туристов со всех концов земного шара. Глобальными явлениями в культуре и различных видах искусств

выступают национальные и интернациональные черты, их взаимные влияния и переплетения.

На основе исторических и технологических закономерностей можно прогнозировать варианты и тенденции всемирного и регионального развития, оценивать реалистичность имеющихся и предполагаемых возможностей. Архитектура устремляется вширь, ввысь, вглубь: в голубые выси небес, пучины морских и океанских вод, под землю. Чем богаче и экономически мощнее государство, тем более дорогие, продвинутые, инновационные, экзотические и просто необычные архитектурные объекты оно может себе позволить создавать и использовать. А способствовать этому могут как ограниченности и стесненности территорий, на которых их необходимо вписать, так и напротив большие и гигантские масштабы пространств, которые целесообразно освоить и использовать во благо человеческой цивилизации. Эти естественные или искусственные заданности стимулируют развитие технологий производств, организации жизни на относительно небольших пространствах или возможности освоений новых территорий и закреплений их за собой теми или иными государствами. Политическая, экономическая и художественная целесообразности определяют логику и спонтанность тех или иных действий. Спроектированные и реализованные в различных местах мира, объекты являются подтверждениями этих тезисов. Бывают случаи, в которых что-то лучше не построить, дабы не испортить среду, а где-

то, в иных случаях, необходимо срочно и безотлагательно решать возникающие вопросы урбанистического развития. Споры об искусстве так же вечны, как многообразие вкусов и оценок, обращенный в реальные и осязаемые формы и образы полет человеческой фантазии. Закономерности прослеживаются и укладываются в развивающуюся синтезированную синкретичную систему искусств, существование и развитие которой обеспечивают базисные основы управленческого искусства.

Почему в одних городах находиться интересно, а другие достаточно однообразны по своим стилям и образам жизни?

Познание истории и логики градостроительного развития позволяет разобраться в том: какое восприятие закладывают в свои проекты архитекторы, кто и как на них влияет; какими бывают поиски удачных архитектурно-планировочных решений размещения отдельных зданий и их вписанность в среду новых и сложившихся городов, взаимные переплетения эпох и стилей.

Талантливые архитекторы имеют подчас непростые характеры, работают и сталкиваются с тем или иным окружением, коммерческими и муниципальными заказчиками, имеющими свои собственные представления о прекрасном и цели. Над всем этим, так или иначе, довлеют основы, в той или иной степени, социально ориентированных государственных политик.

На восприятие отдельных объектов архитектуры и состо-

ящих из них ансамблей влияют изначально закладываемые в них эстетические качества и нюансы эксплуатации, которая может в значительной степени влиять на физическое, моральное и визуальное состояние элементов городской среды.

Удачные, эффективные и выигрышные точки обзоров или зрительных восприятий могут располагаться на различных смотровых площадках, в частности, находящихся в высотных зданиях и башнях, на мостах и набережных.

Уровнями визуальных созерцаний пространств и наблюдений за их средами являются: высоты птичьих полетов, возвышенности, ровные земные поверхности, низменности, глубины.

Настроения и визуальные эффекты создаются погодными проявлениями: мелкими дождями с искрящимися на солнце каплями и сильными ливнями, яркими солнечными лучами и плотными туманами, украшениями радугами, легкими снежинками медленно кружащего снега и активными обильными снегопадами, сильными ветрами и бушующими ураганами.

Свои стили, краски и настроения вносят климатические особенности и времена года: лето и зима, осень и весна.

В описанных в этой книге городах из различных регионов всех урбанизированных континентов мира представлена панорама различных типов, стилей, политик и их реализаций. Это позволяет сделать интересные сравнения и обобщения.

Динамичный XIX век породил многочисленные, связан-

ные с изменениями технологий производства, экономики и требований к современному качеству жизни, причины и факторы, ставшие предпосылками для проведения в больших городах мира крупных реконструктивных работ. Началом им было положено в середине XIX века в Париже, по примеру которого масштабные реконструкции вскоре после этого были проведены в Вене, Берлине, других европейских городах и получили наибольшее распространение в начале XX столетия в Америке. В ней особое внимание было уделено озеленению городов и внесению планировочных изменений в однообразную прямоугольную улично-дорожную сеть. В этот период были основаны новые столицы Индии и Австралии, а позднее и Турции; созданы новые европейские кварталы в колониальных городах. С начала XX века, преимущественно в предместьях больших городов Европы и Америки получило большое развитие поселковое строительство. Возникла необходимость в проектах, несущих плановое начало в застройку, транспорт и инженерное оборудование урбанизированных территорий.

Период быстрого развития капиталистических отношений обогатил планировочное искусство рядом, прочно вошедших, наряду с культурным наследием прошлых эпох, в практику планировки и строительства населенных мест, новых градостроительных идей. Среди них: воплощенные в Париже доктрины префекта департамента Сена барона Жоржа Эжена Османа по реконструкции крупных городов; по-

лучивший свое первое осуществление в Англии «город-сад» английского социолога-утописта Эбенизера Говарда; реализация программ национального паркостроения, озеленения дорог, охраны и улучшения пейзажей местностей в США. Все эти инновационные походы были направлены на оздоровления городов, организацию в них возможностей для массового отдыха и туризма населения.

Вместе с тем, опирающаяся на частную собственность капиталистическая система хозяйства не в состоянии полностью справиться со стихийным развитием и произволом в застройке городов. И только в России после Великой Октябрьской Социалистической революции стало возможным радикальное разрешение всего комплекса планировочных и градостроительных задач.

Урбанистические и дезурбанистические тенденции нашли свое проявление в городах-гигантах авторства французского архитектора швейцарского происхождения, пионера модернизма и функционализма, представителя интернационального стиля, художника и дизайнера Ле Корбюзье (псевдоним Шарля-Эдуарда Жаннере) и немецкого архитектора-теоретика Людвига Гильберсаймера.

Итальянский архитектор Антонио Сант-Элиа и другие футуристы своих урбанистических фантазиях мечтали о создании «города-машины». Декларативные положения о городе будущего Сант-Элиа были опубликованы в 1914 году в «Манифесте футуристической архитектуры» наполненном

иррациональными и мистическими идеями, якобы вытекавшими из самой сущности «века пара, электричества и радио». Сант-Элиа и его последователи итальянские архитекторы Марио Кьяттоне, Вирджилио Марчи и другие предприняли попытки создать проекты новых городов. Однако они были оторваны от реальных нужд городов и законов их развития, поэтому представляли собой фантастические иллюстрации, сопровождавшие утопические манифесты, статьи и воззвания футуристов. В 1920-е годы на мировой градостроительной арене были представлены два течения: одно, возникшее на рубеже XIX и XX веков и возглавляемое английским философом и социологом-утопистом Эбенизером Говардом; другое, обязанное своим происхождением Ле Корбюзье.

Его концепция значительно уступала учению Говарда по реальности и степени разработки градостроительных проблем. Написанная в 1922–1925 годах книга Ле Корбюзье «Urbanisme» была направлена против Эбенизера Говарда и являлась заметным этапом истории градостроительства.

На формирование мировоззрения Ле Корбюзье как теоретика градостроительства повлияла реальность послеосмановского Парижа. У этого мастера была возможность повседневно наблюдать обновленную столицу Франции, восхищаться размахом проделанных в ней работ и познавать на собственном опыте неисправимые ошибки Жоржа Османа. Ле Корбюзье был последователем обогатившего миро-

вую градостроительную науку анализом планировки европейских столиц и созданной им теорией «лучеиспускающего ядра города» французского архитектора и влиятельного градостроителя, пионера кольцевых в своих планах дорожно-транспортных развязок (узлов), впервые появившихся в натуре в Париже в 1907 году Эжена Энара. Под влиянием Османа и Энара у Ле Корбюзье выработалось характерное для его градостроительной деятельности смелое отношение к проблеме реконструкции больших городов. В отличие от уклонявшегося от непосредственной реконструкции больших городов и призывавшего к бегству из них Говарда, Ле Корбюзье верил в то, что, вооруженный высокоразвитой техникой, современный человек способен одержать победу над стихийно сложившимся старым городом. Как Осман и Энар в выборе средств для реконструкции городов Ле Корбюзье отдавал предпочтение волевому «хирургическому» вмешательству зодчего в морально и физически устаревшие материальную среду города.

Быть может, наиболее принципиальные расхождения между Ле Корбюзье и Эбенизером Говардом заключались в оценке цивилизующей роли больших городов в истории человечества. Последний рассматривал их преимущественно с точки зрения, пассивно относящихся к судьбам науки, искусства и техники, бытовых интересов обывателей средней руки. Исходя из такого подхода, оценка Говардом больших городов принимала в определенной степени потребитель-

ский, мелкобуржуазный характер, преуменьшая прогрессивную историческую миссию мировых центров. Ле Корбюзье же сумел возвыситься над уровнем эгоистических, мелких интересов.

«Город-сад, с социальной точки зрения, является своего рода наркотиком: он разбивает коллективный ум, инициативу, наэлектризованность, силу воли; он распыляет в мельчайшие и бесформенные песчинки всю человеческую энергию...». «Если вы желаете сузить кругозор у народа, давайте займемся дезурбанизацией, если же, напротив, есть стремление расширить его кругозор и придать ему силу идти наравне с веком, то примемся за планировку, за концентрацию...»

Ле Корбюзье

(о крупных городах и городах-садах)

Ле Корбюзье был противником, породившей города-сады, децентрализации и убежденным сторонником больших городов. По его мнению, они: управляет всем: миром, войной и работой; являются духовными мастерскими, в которых создаются лучшие произведения Вселенной.

Признавая кризис больших городов и предвидя по отношению к Парижу еще большее обострение его проблем, Ле Корбюзье искал выход из сложившегося положения вещей

в коренной реконструкции этого города. Ее неперенным условием было повышение плотности населения и сокращение территории города. Эта генеральная концепция получила свое планировочное выражение в Плате Вуазена. Согласно ему основной жилой район размещается на территории площадью 350 га в четырехугольнике между улицей Пирамид, площадью Звезды, вокзалом Сен-Лазар и улицей Риволи. А городской общественный центр, находившийся к востоку от жилого района, занимает 240 га. В начале 1920-х годов плотность населения Парижа составляла в среднем 384 чел. на 1 га. В отдельных случаях она увеличивалась до 500 и даже 800 человек. В своем проекте Ле Корбюзье предлагал плотность 305 человек для кварталов с замкнутой жилой периметральной застройкой и 300 человек – для имеющих разомкнутую. В отдельных случаях он повышал плотность населения до 3-3,5 тыс. чел. на 1 га. Применение столь высоких значений могло бы показаться очень странным, если бы одновременно с этим Ле Корбюзье не предлагал решительно уменьшить плотность застройки. При такой ее концепции здания у него вырастали ввысь и вширь. В пространстве общественного центра они превращались в небоскребы, а на территории жилого района в гигантские фаланстеры, о которых в свое мечтал время французский философ, социолог, один из представителей утопического социализма, основатель системы фурьеризма; автор термина «феминизм» Франсуа Мари Шарль Фурье. Ле Корбюзье не был профес-

сионалом в экономических, социально-гигиенических и демографических вопросах, но правильно оценивал инсоляцию, аэрацию и плотность заселения квартир в качестве важнейших факторов, влияющих на показатели заболеваемости и смертности. Создавая на малой территории чрезвычайно плотно заселенный большой город обладающий свободными пространствами в виде парков, бульваров и громадных общественных площадей, дающих ему свет и воздух, Ле Корбюзье, по его собственному выражению, боролся за то, чтобы перенести «деревню в город», тогда как сущность учения Говарда заключалась в перенесении города в деревню.

В 1920-е годы доктрину компактного города с высокой плотностью населения при минимальных процентах застройки горячо защищал один из основоположников «функциональной» архитектуры, публицист и крупнейший мастер современного зодчества того времени Ле Корбюзье.

Как архитектор-планировщик он являлся ортодоксальным сторонником прямоугольной планировочной системы с ее взаимно перпендикулярными осями. Радиальную и живописную планировку городов он отрицал. Стремясь к геометричности планировочного чертежа, он оказался в плену предвзятых, абстрактных представлений, не давших ему возможности разумно решать разнообразные градостроительные проблемы, среди которых развязки движения транспорта на перекрестках главных планировочных осей.

Выдвинутый в теоретических работах Ле Корбюзье об-

ширный круг идей составил то, что современники стали называть доктриной урбанизма. Этот термин означает защиту крупных городов и их переустройство на основе еще большей концентрации населения. Говарда сочли отцом отрицающего понятие города дезурбанистического направления. Оно было порождено консервативно и романтически настроенными умами скорее социологов, а не архитекторов, которые не могли примириться с интенсивным и стихийным ростом городов и массовым переселением в них людей из деревень. Дезурбанизм отрицает город и одновременно пропагандирует восходящие к типу деревни распыленные формы расселения. Активным дезурбанистом является автор проекта восстановления административного центра земли Нижняя Саксония в Германии – города Ганновера – западногерманский архитектор Рудольф Хиллебрехт. В концепциях того и другого содержатся тенденции к концентрации населения у Ле Корбюзье и децентрализации расселения у Эбенизера Говарда. Несмотря на непримиримость своего отношения к большому городу, Говард не отрицал его как такового, Ле Корбюзье не отвергал небольшие города и города-сады. По поводу городов-садов, точнее пригородов-садов английского типа с их одноэтажными коттеджами и миниатюрными приусадебными участками, Ле Корбюзье высказал иронические замечания. Однако он был против не загородных форм расселения, а прививавшихся жителям планировкой города-сада мещанского быта и непроизводительного ручно-

го труда. Как сторонник концентрации и технического оснащения всех населенных пунктов, для парижских пригородов-садов он предлагал двухэтажную застройку, крупные садово-огородные участки величиной до 4 га, большие общие овощехранилища и машинную обработку земли с автоматической поливкой. В свое время концепции Ле Корбюзье и Эбенизера Говарда вызвали немало противоречивых толкований.

В 1922 году был выставлен План Вуазена. Этот свой вызвавший разноречивые, бурные суждения, но не осуществленный проект Ле Корбюзье рассматривал как лабораторную работу, исполненную не для реализации, которая привела бы к уничтожению существующего Парижа, а для наглядного раскрытия своих теоретических концепций. Говард же, в противоположность Ле Корбюзье, рассчитывал на реальное создание предложенных им городов-садов. Поэтому медлительность их заселения и географического распространения воспринял как крушение своих градостроительных надежд. После смерти Говарда в 1928 году его учение продолжало жить и развиваться, а феерическая утопия Ле Корбюзье скоро поблекла и не оказала почти никакого влияния на практику того времени.

Продолжателем доктрины высокоэтажного компактного города стал генеральный план «Города высоких домов» архитектора-теоретика Людвиг Гильберсаймера. Он был единственным последователем Ле Корбюзье, также как и он

защищавшим и стремившимся модернизировать нерасчлененный крупный город с высокой концентрацией населения. Их проекты содержали много общего. В них население городов столичного масштаба размещалось на относительно небольших территориях; города получили четырехугольную форму с традиционными перекрестками двух взаимно перпендикулярных планировочных осей, где разместились главные дорожно-транспортные узлы. Однако проект Гильберсаймера выдвигал, сильно расходившиеся с идеями Ле Корбюзье, свои специфические предложения. В немецком варианте Плана Вуазена все жилые дома имели равную высоту, поэтому у города не было ярко выделенного общественного центра и выразительного силуэта. Еще более специфической особенностью города Гильберсаймера было то, что его высокоэтажная застройка повсеместно была двухъярусной. Состоявший из пяти этажей, нижний ярус автор предназначил для деловых учреждений, а верхний отвел под жилища. 15-этажные жилые дома опирались на более широкие нижние пятиэтажные корпуса; обращенные к улицам, уступы использовались в качестве тротуаров. Каждый из них, опоясывавший квартал с наружной стороны, соединялся мостами с противоположными тротуарами. В результате этого весь город получал единую систему пешеходного сообщения на уровне пятого этажа. Гильберсаймер изолировал пешеходов от наземного транспорта и превратил свой фантастический город в двухъярусный. Согласно ведущей идее Гильберсай-

мера, внизу – места приложения труда и коммуникации для движения транспорта, вверху – жилые дома и рекреационные пространства для отдыха.

Однако небезынтересное предложение по разобщению разнородных потоков движения в проекте Гильберсаймера сочеталось с вопиющими парадоксами. При относительно высокой плотности застройки поражает чрезмерная плотность заселения территории в 3,12 тыс. чел. на 1 га, включая проезды. Ле Корбюзье довел застроенную площадь в жилых районах до 15, а в центре города до 5 %, а Гильберсаймер застраивал почти половину или 46 % территории кварталов. А при таком подходе для внутриквартальной зелени почти не оставалось места. Ле Корбюзье стремился разомкнуть жилую застройку вплоть до упразднения кварталов, а Гильберсаймер с поразительным педантизмом штамповал прямоугольные кварталы и замкнутые дворы со сторонами 68 × 68 м. Аэрация и инсоляция этих дворов были далеки от нормальных. Расположенные в верхнем городе параллельными строчками, жилые корпуса получали хорошую инсоляцию и вентиляцию, но из-за отсутствия парков общественного назначения, уровень санитарно-гигиенического состояния города сильно снижался

Художественный облик этого утопического города также был неудачен. Угнетающе скучно выглядят в проекте Людвига Гильберсаймера одинаковые горизонтальные блоки 20-этажных домов. Он как будто утратил здесь свое профессио-

нальное художественное мышление или принес его в жертву надуманной примитивной схеме. Данный проект этого архитектора оказался непривлекательным и плохой услугой всему урбанистическому направлению. После опуса Гильберс-саймера относиться с недоверием стали и к Ле Корбюзье. Талантливость первого как художника вуалировала его градостроительные промахи. Поэтому реализация отмеченного ими проекта завершила эксперименты над нерасчлененным, имеющим высокую плотность населения, городом и значительно оживила искания в области децентрализованных градостроительных систем.

Города Америки сильно отличаются от европейских своей архитектурно-планировочной сущностью и особенно силуэтом, но их послевоенная реконструкция велась на основе тех же градостроительных принципов. Главный из них заключался в разуплотнении застройки центральных районов и освобождении городских центров от чрезмерного скопления в них транспортных средств и пешеходов.

Проекты реконструкции американских городов составляли с учетом районной планировки окружающих территорий, на которые выводили из города вылетные автомобильные магистрали. И в США была усвоена непроницаемость центра для транзитного скоростного движения. Следствием реализации этой доктрины стало строительство обходных кольцевых магистралей. При перестройке городов повышалась средняя этажность жилых и общественных зданий, рядовые

посадки отдельных зеленых насаждений на улицах преобразовывали в, сопровождавшие тальвеги и реки, непрерывные широкие ленты.

Содержания проектов реконструкции того или иного города и очередность осуществления намеченных в них работ были далеко не стандартными для всей Америки.

Усилия градостроителей Нью-Йорка сосредоточились преимущественно на создании улично-дорожной сети и гражданского центра, возникавшего среди скопления небоскребов на острове Манхэттен. Находясь в тисках ограничений и необходимостей, планировщики этого города пробивали новые магистрали сквозь его толщу его ткани методом барона Жоржа Эжена Османа.

В североамериканских городах Детройт и Бостон наряду с другими планировочными работами строили загородные торговые центры. Амортизация старой застройки города Филадельфии позволила предпринять реконструкцию всего ее, занимающего около 600 га, делового района, улично-дорожная сеть ее огромного центрального района полностью сохранила свой *status quo*.

Интенсивное развитие капитализма и превращение США в высокоразвитую капиталистическую страну, наличие обширных, малонаселенных земель, массовая иммиграция в нее из Европы, неосвоенные природные ресурсы способствовали быстрому развитию этого государства, вышедшего к 1894 году на первое место среди индустриальных стран

мира.

Необходимость основания новых поселений на осваиваемых землях сопровождалась вытеснением коренного индейского населения. Поселенцы захватывали территории, стремясь получить участки земли бесплатно. Интерес этих людей и их основная задача в нем заключались в том, чтобы быстрее других поставить палатку и построить хижину. Все новые территории были охвачены городским бумом, связанным с приобретением и перепродажей земель, строительством в новых городах и иными, сопутствующими этим вопросами. Быстрое развитие промышленности стимулировало активное развитие городов по следующим направлениям: расширение старых, на периферии которых строились крупные заводы; развитие производства и строительство новых; создание железнодорожных, которые строились, прежде всего, целью создания железных дорог; реконструкция центров крупнейших.

В соответствии с этим создавались небольшие по своим размерам города, стоявшие отдельно от крупных центров сосредоточения рабочего движения. Развитие конкретных городов было связано с действием мощных экономических интересов в производстве и торговле недвижимостью. С 1779 года город Чикаго представлял собой поселок, в котором в 1823 году было приблизительно 250 жителей, а к середине XIX века – 30 тысяч. В 1880-е годы в ходе освоения территории вокруг этого города на них появились железные доро-

ги, а на огромных пространствах прерий развивалось сельское хозяйство. Использование сельскохозяйственных машин, уборочной техники и зернохранилищ привело к тому, что Чикаго стал крупнейшим мировым центром по производству зерна, мяса и консервной промышленности, гигантской перевалочной товарной базой Запада и Среднего Запада США. Прямой водный путь протяженностью более 1,75 тыс. км вел через озера и реку Святого Лаврентия к Атлантике. Второй путь после постройки водного канала пролегал по реке Гудзон через Нью-Йорк. Неподалеку от Чикаго, который был естественным центром торговли лесом, на севере существовали, открытые в 1940-е годы, месторождения бурого угля, медной и железной руд. Все эти факторы привели к концентрации в этом городе многопрофильных производств. Быстрое промышленное развитие стимулировало стремительный рост городского строительства. В 1884-1885 годах в городе появился первый небоскреб авторства архитектора Уильяма Ле Барона Дженни, применившего каркасную конструкцию. Первые большие здания города были возведены для контор деловых фирм, страховых обществ, будущих крупных гостиниц, конторы и гостиниц одновременно. В то время предпринимались также попытки создания многоквартирных жилых домов.

Характерная и для других крупнейших городов США, планировочная система Чикаго стала результатом межевания поселков переселенцев, землевладения которых члени-

лись на равные по площади квадраты. Планировочную систему города образовала простая сетка, состоящая из квадратов-кварталов, которые в условиях резкого удорожания стоимости участков, стали застраивать домами повышенной этажности. И без того высокую стоимость земли повышала спекуляция земельными участками. По этой причине уже в 1980-е годы в Чикаго стали появляться, расположенные в непосредственной близости друг от друга, а не отдельно, как в других городах, здания, имеющие 12, 14, 16 и 23 этажа. Многие из этих построек позже были снесены. Развитие многоэтажного строительства привело к необходимости новых поисков в области конструктивных и эстетических решений зданий. Возникло архитектурное течение (Чикагская школа), стремившееся к рациональным решениям. Основным элементом высотных зданий стал каркас. Опыт их строительства в Чикаго оказал существенное влияние на градостроительство США. После этого небоскребы стали появляться и в городах других стран.

Возникшие во второй половине XIX столетия, американские города были во власти предпринимателей, в частности, торговцев недвижимостью. Нахождение земельных участков в их собственности приходилось учитывать при создании планировочных схем и проведении градостроительных мероприятий.

В конце XIX – начале XX века возникла необходимость проведения реконструкций крупнейших городов США. В

том числе, значительный рост в то время Нью-Йорка, требовал градостроительных преобразований. За полстолетия к 1900 году его население этого города увеличилось в сотню раз и достигло 4 млн человек. Согласно разработанному ранее плану на острове Манхэттен появилась сеть, включившая в себя короткие поперечные улицы и перпендикулярные им проспекты, протяженностью около 20 км, с севера на юг. Главной магистралью Нью-Йорка стал Бродвей. Помимо Манхэттена активно застраиваться начали районы Куинс, Бруклин и Лонг-Айленд, где размещались складские помещения и промышленные предприятия. В 1883 году данные районы были соединены с центром этого города Бруклинским мостом. В эти же годы происходило благоустройство набережных. В 1886 году в заливе Аппер на небольшом острове был установлен маяк высотой 92 м в виде статуи Свободы с факелом в ее руке.

В застройке этого города вместо старых домов быстро появлялись новые, все более высокие. Увеличению высотности способствовало применение чугунных каркасов. В первой половине XX столетия на местах старых жилых домов на Манхэттэне появились небоскребы.

Американские литераторы и политические деятели XIX века сетовали на почти полное отсутствие в городах Америки элементов естественного озеленения. Важной политической проблемой стала необходимость создания парка в Нью-Йорке. В 1856 году родоначальник американской ландшафт-

ной архитектуры Фредерик Ло Олмстед разработал проект размещения на вытянутом участке, разделенном двумя большими озерами, огромного живописного парка. В обеих его частях были проложены замкнутые криволинейные дороги для прогулок в экипажах и густая сеть извилистых пешеходных дорожек. Живописная планировка продолжала традиции естественных парков Англии, но, в отличие от них, их американский собрат занимал огромную территорию.

Значительным толчком в развитии американского градостроительства послужила, приуроченная к 400-летию открытия Америки генуэзским мореплавателем Христофором Колумбом Всемирная промышленная выставка в Чикаго 1893 года. Она представляла собой сложный архитектурно-пространственный организм, в котором при значительном многообразии зданий был создан ансамбль, элементы которого последовательно раскрывались при движении по ней один за другим. Эта экспозиция продемонстрировала то, насколько велики возможности пространственной композиции в формировании городов, необходимость развития градостроительного проектирования, разработки генпланов развития городов, проектов их центров, районов, кварталов.

Одним из первых подобных проектов стал разработанный в 1906 году план Сан-Франциско, по которому он, в соответствии с рельефом, береговой линией моря, холмами, озерами и формировавшимися парками, подразделялся на несколько районов. В каждом из них создавалась, рас-

члененная крупными диагоналями, мелкая прямоугольная улично-дорожная сеть. На пересечениях этих диагоналей и в местах, где они стыковались со старыми главными улицами, создавались открытые улицы и скверы различных конфигураций: овальные, трапециевидные, круглые. В центральной части Сан-Франциско происходило формирование системы широких бульваров, магистралей и площадей с направлением движения к тому или иному крупному зданию: ратуше, опере, вокзалу или монументу. В проекте генерального плана этого города выявлялись, прежде всего, общественные пространства, его транспортные и пешеходные артерии, площади и парки, интересы же отдельных владельцев земли не учитывались. Сложности реального общения государства и частных собственников позволила реализовать разработанный проект лишь частично.

Сходные идеи и приемы отражены в генеральном плане развития Чикаго 1909 года. В этой разработке Бернхем также предложил «прорубить» в старой прямоугольной планировочной структуре диагонали. При этом каждая из них несколько раз на своем протяжении меняла свое направление, что дало возможность избежать монотонности и схематичности.

Целью основной планировочной системы было раскрытие города на свободное пространство озера Мичиган, к которому диагональные проспекты сходились веером. Полукольцевая магистраль на окраине подчеркивала эту структуру.

Через отмеченный двумя молами парадный порт проходила главная композиционная ось, начинавшаяся у живописного парка, находящегося на границе Чикаго. Она пересекала систему бульваров и выходила к большой площади с монументальными общественными зданиями общегородского центра. Так же, как и в Сан-Франциско, не все предусмотренные генпланом общественные здания были построены.

В XIX веке градостроительство в США развивалось так же, как и вся экономика государства, гигантскими, нарастающими темпами. В это столетие население Нью-Йорк выросло примерно с 40 тыс. до 4 млн жителей, т. е. увеличилось в 100 раз. Рост числа жителей крупных американских городов сопровождался чрезвычайным уплотнением застройки, появлением небоскребов в центральных районах городов и сильнейшим развитием автомобильного транспорта.

Общие черты свойственны градостроительству различных стран и континентов. В условиях извлечения огромных доходов от строительства и торговли недвижимостью многие города мира во многом развивались под воздействием деятельности предпринимателей без участия профессиональных градостроителей. В то же время последние стремились оказывать влияние на реальные процессы, создавая планы, реализующие тенденции усложнения городов и живописные приемы, позволявшие преодолевать жестко рационализированную схематичность и монотонность. Стремительное развитие экономики и техники создавало новые про-

блемы, ликвидация которых требовала не стереотипных подходов и решений на основе анализа конкретных ситуаций в социальной, экологической, транспортной и иных сферах, поисков рациональных вариантов озеленения городских образований, организации пригородов и т. п.

Порочной и недопустимой является односторонний узкофункциональный подход к решению больших градостроительных задач, требующих комплексного архитектурно-планировочного мышления и художественного мастерства. В случаях, когда инженеры и архитекторы в своих проектах решают, прежде всего, утилитарные вопросы экономически выгодной эксплуатации отведенных под застройку участков, достижения технического комфорта, организации движения потоков, паркингов, то реализуется отношение к городским общественным центрам, при котором градостроительство как искусство подменяется технической эстетикой.

Насколько разнообразны были функциональные задачи, настолько же различались и методы реконструкций городов. Под влиянием местных условий архитекторы по-разному относились к сформировавшейся старой планировке и застройке.



Звездный Париж

«Нигде в мире нет подобного города... И никогда не было!»

Гил Пендер,

персонаж фильма

«Полночь в Париже» (Midnight in Paris)

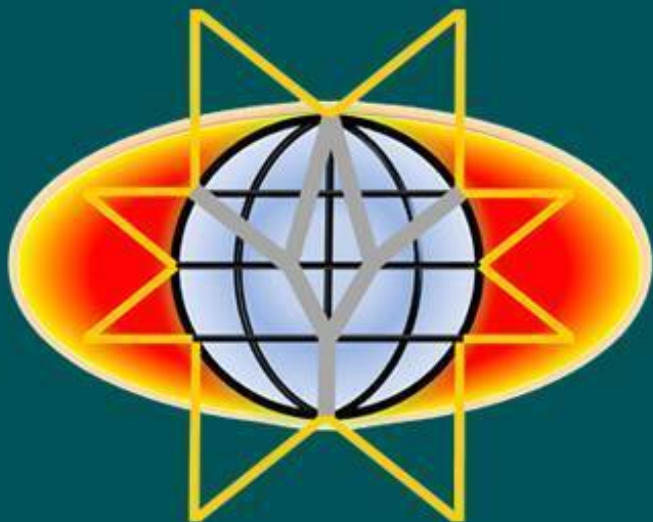
сценариста и режиссера, актера Вуди Аллена



















Как законодатель мод Париж часто в своей истории задавал эстетические, художественные и градостроительные тенденции. Новые творческие и инженерные идеи, задание модных трендов этот город реализовывал сам и давал этим пример другим европейским столицам и мегаполисам мира.

Примерами градостроительных реконструкций для других стран на разных континентах стали: площадь Звезды, система триумфальных арок, широкие проспекты, фронты зданий представительской архитектуры, крупнейшие рекреаци-

онно-парковые территории и новые производственные кластеры, современный деловой район Дефанс и т. д. Способствующими этому факторами стали: революционные общественные изменения, гимн «Марсельеза» и крепость-тюрьма Бастилия.

Формирования городских тканей в различные эпохи в тех или иных стилях создавали способные удивлять композитные архитектурно-планировочные решения в городской среде.

Выделены три этапа территориального развития Парижа: на территории поселения Лютеция Паризиорум; в пределах построенных около 1190 года стен короля Франции Филиппа II Августа; в начатых постройкой в 1370 году стенах его коллеги Карла V Мудрого. С его времени столица Франции территориально значительно выросла; местами Париж вышел за пределы городских стен, но в планировочном отношении и во всем своем внешнем архитектурном облике эта столица еще сохраняла средневековый характер. Так же как и два столетия назад, территория к югу от Сены являлась преимущественно жилым и «ученым» районом. При этом торговля, общественная жизнь и наиболее оживленное городское движение сосредоточивались на правом берегу реки – возле рынка, Ратуши и Луврского замка (по месту расположения в давние времена охотничьих угодий, в которых водились волки (фр. *loup*), волчьего леса (фр. *louvre*) или крепости (древнесаксонский *lower*). Древнейшая часть Парижа –

остров Сите – по-прежнему был резиденцией епископов и судебной власти. Загроможденный стоявшими даже на мостах ветхими средневековыми домами он издали был похож на переполненный до отказа корабль, над которым подобно его мачтам возвышались колокольни собора Парижской богородицы.

Направления старых улиц за прошедшие века тоже не подверглись существенным изменениям. Транзитной дорогой с севера на юг оставались улицы Сен-Мартен и Сен-Жак, а движение с запада на восток – от Лувра к Бастилии – происходило по извилистым улицам Сент-Оноре и Сент-Антуан. Они и крупнейшие ансамбли средневекового Парижа видны на плане швейцарского картографа, издателя, художника, графика, гравера, иллюстратора Маттеуса Мериана, демонстрирующем и существенные изменения, произошедшие в отдельных районах Парижа во второй половине XVI и особенно в начале XVII века. Со времени правления французского короля Франциска I, когда искусство Возрождения утвердилось во Франции, в Париже начиналась оживленная строительная деятельность. Ей способствовало укрепление политического и экономического могущества страны, которая после кровавой борьбы между гугенотами и католиками, наконец, обрела спокойствие в правление Генриха IV. За неполные 70 лет значительно расширился Лувр, возникли Тюильрийский и Люксембургский дворцы, площади Дофина и Вогезов (до 1799 года Королевской (фр. Place Royale), в

честь жителей департамента Вогезы, добровольными взносами поддерживавших армию после Великой французской революции с 1800 года), Новый мост, улица Дофина и ряд жилых домов в аристократических предместьях этой столицы.

В средние века за городской стеной Филиппа Августа возник крупнейший дворец Парижа – Лувр. Из него как бы вырос новый центр французской столицы. Еще в конце XIV века Лувр включился в территорию, защищенную стеной Карла V, и в таком положении оставался вплоть до середины XVI столетия. Побывавший в Италии во время своих походов, Франциск I пожелал перестроить Лувр в соответствии с потребностями королевского двора. В 1546 году под руководством архитектора Леско был сооружен первый корпус так называемого Нового Лувра, разместившийся на месте сломанного западного корпуса старого Луврского замка. После этой выдержанной в формах раннего французского Возрождения постройки Лувр потерял свою композиционную и стилистическую целостность. Однако, так как старый Лувр с его средневековыми башнями и рвами был обречен на полное уничтожение, к сохранению архитектурного единства этого дворца в то время и не стремились.

В 1564 году королева Екатерина Медичи поручила Филиберу Делорму построить новый загородный королевский дворец близ Лувра. К востоку от него находились плотно застроенные городские кварталы, поэтому единственную возможность для постройки дворца давало западное направле-

ние. На нем за стеной Карла V еще простирались поля. Новый Тюильрийский дворец расположился за городской стеной на расстоянии почти 500 м от Лувра. Образовавшийся между Лувром и Тюильрийским дворцом, интервал определил размах всего дворцового комплекса, к главному элементу которого еще при жизни Екатерины Медичи потянулся огромный соединительный корпус. На рубеже XVI и XVII веков, при Генрихе IV, стена Карла V у самой реки была снесена и оба дворца сомкнулись. Это соединение Лувра и Тюильри имело для Парижа громадные архитектурные последствия. Колоссальный фасад дворца создал в столице Франции новый, значительно более крупный архитектурный масштаб. Только после этого выдающегося события стали возможными предписания королей о застройке улиц и площадей Парижа в одном ордере. Первой улицей, оформленной после античной эпохи в одном ордере, была Уффици во Флоренции. Ее сооружение происходило одновременно с соединительной галереей Лувра и Тюильри.

С 1578 по 1604 год параллельно с работами в Лувре и Тюильри шло возведение так называемого Нового каменного моста. Задуман он необычно и расположен в месте, где два омывающих остров Сите рукава Сены сливаются в одно широкое русло. Одновременно с мостом велось строительство набережных. Чтобы выиграть место на острове, его стрелку подсыпками подтянули к самому мосту и оформили ее оконечность четырехугольным каменным устоем. Впоследствии

на нем был установлен конный памятник королю Франции Генриху IV (Наваррскому, Великому).

После 1608 года по его предписанию была построена треугольная (102 м в длину и 67 м в ширину) площадь Дофина (с XIV века титул наследника французского престола, являющегося прямым потомком правящего короля). Обстроенная рядовыми жилыми домами, во многом уже измененными временем, ныне она не представляет художественной ценности. Несравненно интереснее ее обогатившие градостроительство новым приемом размещения скульптур мост и монумент Генриху IV. Его конь был изваян итальянцами-флорентийцами скульптором-маньеристом Джованни да Болонья и его учеником, последователем, скульптором и архитектором раннего барокко Пьетро Такка, а всадник создан французским художником, одним из крупнейших представителей Барбизонской школы современного пейзажа Жюлем Дюпре. Эти произведения разных мастеров были искусно скомпонованы в единое художественное целое и поставлены в городском пространстве. После, стоящей лицом к открытому пространству, но все же обрамленной с трех сторон дворцами, статуи Марка Аврелия дальнейшим смелым новшеством явилось размещение монумента на совершенно открытой стрелке острова. В 1792 году памятник Генриху IV был перелит на пушки, но в 1818 году его в точном соответствии с оригиналом восстановил скульптор Франсуа-Фредерик Лемо.

Однако площадь Дофина была не первой площадью французского Возрождения. За три года до ее возникновения среди восточных кварталов Парижа началось формирование и строительство большой площади, которая тогда называлась Королевской. Ныне это площадь Вогезов. Возникла она почти случайно. На месте уничтоженного Турнельского замка в 1605 году королевская парчевая мануфактура начала возведение трехэтажного корпуса с высокой черепичной крышей. По окончании строительства, с расчетом на то, чтобы получить однообразно оформленную площадь, Генрих IV предложил соорудить три одинаковых корпуса. Исполнителем этого замысла стал архитектор Клод Шатийон. Перестройку площади Вогезов он закончил к 1612 году. В результате этого она получила правильный квадратный план со сторонами 139 м каждая. В 1639 году на ней был установлен конный памятник Людовику XIII и разбит партерный (расположенный на плоской местности открытой части парка) ковер с дорожками по осям и диагоналям квадрата.

В период правления кардинала Ришелье (Армана Жана дю Плесси, 1-го герцога де Ришелье), были подведены итоги строительству, осуществлявшемуся в стиле Возрождения. В этот период к северу от Лувра возник новый дворец – Пале-Рояль, продолжилось возведение Люксембургского дворца и парка, велось сооружение второй половины западного корпуса Лувра. Строитель луврского корпуса французский архитектор, считающийся наряду со своими коллега-

ми Франсуа Мансаром и Луи Лево одним из создателей соединявшего принципы классицизма и элементы барокко архитектурного стиля Людовика XIII (французского классицизирующего барокко), Жак Лемерсье возвел в Париже один из 4-х входов в Квадратный двор Лувра – завершающийся ребристой купольной крышей Павильон (башенных) часов (фр. Pavillon de l'Horloge), верхний ярус которого украшен статуями кариатид, работы скульптора, живописца, рисовальщика и художника-декоратора, представителя большого стиля эпохи царствования Людовика XIV, директора Королевской академии живописи и скульптуры Жака Саразена. С постройками времени Генриха IV и кардинала Ришелье Париж перестал быть чисто готическим городом, но стиль Возрождения все же не стал преобладающим стилем столицы Франции. Вслед за Возрождением из Италии пришло барокко. На французской почве оно быстро и радикально переродилось и проявлялось преимущественно в планировке, сочетаясь с более строгими формами архитектурных сооружений. Новое стилистическое направление впоследствии получило название классицизм. Его главным архитектурным сооружением является Версаль, а ведущими мастерами стали: французский ландшафтный архитектор, сын главного садовника Тюильри Жана Ленотра (придворного садовода Людовика XIV), генеральный контролер королевских зданий, автор проекта создания и последующих реконструкций королевских садов и парка в Версале Андре Ленотр; один из

основоположников французского классицизма и создателей совмещающего черты классицизма и барокко национального большого стиля (*Grand manière*) архитектуры эпохи Людовика XIV Луи Лево; архитектор, крупнейший мастер элегантного и сдержанного французского барокко, зачинатель традиций классицизма во Франции Франсуа Мансар; биолог, физик, медик, анатом, естествоиспытатель, теоретик искусства и архитектор Клод Перро.

В качестве королевского охотничьего замка он возник в 18 км от юго-западных предместий Парижа. В 1627 году Жак Лемерсье построил здесь для Людовика XIII небольшой охотничий замок. Здешняя плоская, почти безлесная местность и песчаная почва не создавали благоприятных условий для строительства парка. Поэтому развитие Версаля не было интенсивным. В 1650-х годах Ленотр проявил себя в качестве крупного мастера садово-паркового искусства. Желавший построить достойную «короля-солнца», блестящую резиденцию, Людовик XIV поручил Ленотру создание Версальского парка. Затраты на сооружение этого колоссально-го ансамбля с его искусственными насыпными террасами и водоемами составили более 1 млрд ливров. Таким образом, он стоил почти столько же, сколько вся реконструкция Парижа, произведенная префектом департамента Сены бароном Османом в середине XIX века. Вольтер говорил, что если бы Людовик XIV затратил на Париж одну пятую тех средств, в которые ему обошлась победа над природой в Версале, то

столицы Франции была бы на всем своем протяжении так же хороша, как возле Тюильри и Пале-Рояля.

Композиция версальского комплекса начинается тремя лучевыми проспектами, средний из которых ведет в Париж, северо-восточный – в Сен-Клу, а юго-восточный – в лежащее близ Орлеанского шоссе местечко Со. Регулярно спланированный город Версаль пересекается лучевыми проспектами. Подходя к королевскому дворцу, они образуют громадную площадь Армии, прообразом планировки которой послужила римская площадь дель Пополо. К построенной Ленотром для военных парадов, площади Армии примыкает обнесенный решетками Почетный двор. Напротив него между лучевыми проспектами стоят королевские конюшни работы Мансара. Вместе с тем, площадь Армии не производит столь хорошего впечатления, как значительно меньшая площадь дель Пополо в Риме. Находящиеся на площади Армии люди могут оказываться растерянными, ощущать чрезмерность ее величины и отсутствие архитектурных вертикалей, особенно необходимых в ансамблях подобного рода. Этот версальский планировочный узел уступает в эффекте своему петербургскому собрату, монументальная и празднично сверкающая Адмиралтейская башня которого прочно закрепляет радиальные проспекты города.

Лево построил Большой Версальский дворец в торжественных и несколько тяжеловесных формах. После перестроек Мансара он значительно выиграл в монументально-

сти и строгости архитектуры. Перед садовым фасадом дворца располагается Водный партер. Он выполнен в виде растянутых вдоль композиционной оси парка двух восьмиугольных бассейнов. По сторонам Водного партера на той же террасе находятся цветники; с севера ее замыкает бассейн Нептуна, а с юга – оранжерея, по сторонам которой спускаются две грандиозные лестницы.

Первую часть Версальского парка составляет Дворцовая терраса. За ней простираются стриженные сады с затейливой паутиной аллей. Среди них сочным пятном выделяется партер с фонтаном Латоны и лежащий на оси парка Зеленый ковер. Он является главной аллеей с партером – имеет 300 м в длину и около 50 м в ширину. Разросшиеся деревья в Версальском парке и стриженные аллеи Ленотра слились в один сплошной массив зелени. В XVII же столетии отчетливо ощущались контрасты узких поперечных аллей и тенистых дорожек с широким Зеленым ковром. Это вызывало восхищение даже у самых строгих ценителей планировочного искусства.

Он ведет к бассейну колесницы Аполлона. Здесь оканчивается вторая часть Версальского парка и начинается заключительная третья – лесопарк. Среди него, подобно зеркалу в бархатной раме, располагается Большой крестообразный канал протяженностью 1,5 км. К нему сходятся собранные в геометрически правильные лучевые пучки прямолинейные аллеи.

В 1670 году строительство Версальского ансамбля было в основном закончено, а через два года он стал постоянной королевской резиденцией. При Людовике XIV и его преемниках в Версале порой проводились значительные планировочные и строительные работы. В это время были сооружены Большой и Малый Трианоны, оранжереи, конюшни и другие постройки. Однако они не изменили общий архитектурный образ и характер Версаля, остающегося почти единоличным творением Ленотра.

После завершения строительства Версальского парка Ленотр возвратился в Париж и в короткий срок осуществил новую планировку Тюильрийского парка. По его сторонам были построены террасы с лестницами, пандусами и каменными подпорными стенами, а посередине, как и в Версале, проложена широкая аллея, ставшая композиционной осью парка. Не довольствуясь лишь этой осью и желая создать и в Париже эффект беспредельности, Ленотр продлил ось парка прямым проспектом в сторону местечка Нейи. Вдоль Сены он провел прибрежный проспект Королевы и в 1670 году создал проект Круглой площади на проспекте Елисейских полей. Она стала промежуточным центром между Тюильрийским парком и заставой Звезды. Проспект Елисейских полей проходит параллельно узкой извилистой улице Сент-Онорэ, несмотря на свои неудобства служившей транзитной магистралью Парижа. Дорожное движение было переключено на более широкую магистраль, продолжение которой –

Тюильрийская набережная – ведет вдоль Лувра к центральным кварталам Парижа. Так был образован первый участок будущего парижского диаметра Запад–Восток.

Поглощавшее огромные средства и обрекавшее народ на прозябание в старых, прогнивших домах, строительство Версаля не приостановило работ над расширением и украшением Лувра. К 1660 году Лево закончил северный, восточный и половину южного корпуса со стороны двора. В результате этого Лувр полностью замкнулся и приобрел свой квадратный план. Оставалось создать, выходявшие на Луврскую площадь и к Сене, внешние фасады дворца. Для разработки проекта завершения Лувра из Рима прибыл архитектор и скульптор Лоренцо Бернини. В 1665 году по его проекту была заложена наружная галерея дворца. Однако через два года король отверг проект Бернини и поручил постройку крупному ученому и знатоку искусства Клоду Перро. Предчувствуя грядущий классицизм знаменитую Луврскую колоннаду он создал в строгих и величественных формах, более свойственных следующему столетию. Отмеченные творчеством Мансара, конец XVII и начало XVIII века оставили Парижу ряд выдающихся ансамблей. Среди них площадь Побед, Вандомская площадь и Дом инвалидов с высокой купольной церковью.

Первоначально называвшаяся площадью Людовика Великого (т. е. Людовика XIV) Вандомская площадь была построена на принадлежавшем Сезару де Вандому участке меж-

ду улицей Сент-Онорэ и монастырем Капуцинок. По проекту Мансара эта площадь получила несколько усложненный прямоугольный план 141 × 126 м. Однако в то время, когда открытые площади уже появились в Риме, Версале и том же Париже, ее замкнутая композиция, почти единодушно осуждалась современниками. Они называли ее двором и даже могилой. Тем не менее, Вандомская площадь обладает несомненными художественными достоинствами. Высокие трехэтажные здания имеют дворцовый характер, убранством и чистотой архитектурных пропорций превосходят дома на площадях Дофина и Вогезов. Рустованные простенки нижнего этажа удачно контрастируют с, объединенными пилястрами коринфского ордера, гладкими верхними этажами.

Построена Вандомская площадь была в течение двух лет с 1699 по 1701 год. Создание этого громадного градостроительного объекта в столь короткий строительный срок стало возможным потому, что вокруг этой площади были сооружены только фасадные стены.

В центре Вандомской площади изначально стоял памятник Людовику XIV. В 1810 году это изваяние было заменено Вандомской колонной. Покрытая бронзовым витым барельефом, изображающим походы Наполеона I, она имеет удачные формы, однако на этой площади не достигает того глубокого архитектурного звучания, какое имеют ее римские прототипы-колонны императоров Рима Траяна, Антонина Пия и тем более свободная от прямых подражаний ан-

тичным образцам Александровская колонна в Санкт-Петербурге.

Результаты строительных работ Ленотра, Мансара и их современников демонстрирует план известного своим вкладом в картографию и геометрию французского лазаристского священника, официального географа города Парижа, члена Лондонского королевского общества Жана Делагрива 1728 года. К этому времени, помимо описанных проспектов, площадей и дворцов, в Париже появилось большое кольцо бульваров, которые охватили всю правобережную часть города. Бульвары возникли и на юго-западе близ дворца Инвалидов. Кроме них он получил колоссальную эспланаду. Но в планировке Парижа ощущались существенные пробелы или недостатки. В частности, он еще не имел, связанной с новым планировочным центром, главной площади. Поэтому, когда возник вопрос о сооружении нового королевского монумента, стали проектировать в первую очередь главную площадь Парижа, которую надлежало этим изваянием украсить. Таким образом, памятник Людовику XV выступил поводом для крупных градостроительных работ. В 1748 году французская Академия архитектуры объявила конкурс проектов площади Людовика XV. В нем приняли участие ряд крупнейших архитекторов Франции, среди которых: «королевский архитектор» Жак-Анж Габриэль; строитель Пантеона Жак-Жермен Суффло; гравер, теоретик искусства, медик, публицист и философ-урбанист эпохи Просвещения

Пьер Патт; рисовальщик и художник-декоратор, историк и теоретик архитектуры Габриель Жермен Боффран; архитектор-неоклассицист, теоретик и педагог Жак-Франсуа Блондель. Завоевавший на этом конкурсе первое место Габриэль Боффран трактовал площадь Людовика XV как связанную с внешним ландшафтом, открытую композицию, колоссальные размеры которой и ее открытый характер по-новому ставили проблему ансамбля.

Так как площадь Людовика XV имела застройку только с одной стороны, нужно было найти иные, сильные средства для обрамления этого градостроительного элемента с трех остальных сторон, а также укрепить его центр, для того, чтобы композиция не утратила свою связующую силу и не растворилась в окружающем ландшафте. Средствами для достижения этой цели у Габриэля послужили рвы, балюстрады и монумент этого короля.

Рвы, обрамлявшие площадь Людовика XV, имели 4,5 м в глубину и до 24 м в ширину. С высокой Тюильрийской террасы эту площадь можно было видеть несколько сверху, а с балконов правительственных зданий – еще выше. При таком наблюдении вся она вместе с ее рамами-рвами отчетливо воспринималась. Для усиления архитектурного эффекта рвов и одновременного закрытия площади с невыгодных для нее точек зрения, Габриэль придал балюстрадам необычную высоту: вместе с тротуарами она составила 165 см. Однако решающее значение на площади имел монумент короля. Его

конь был обращен головой к Тюильрийскому саду, поэтому, с наиболее выгодной точки зрения, т. е. с юга, этот монумент воспринимался в просвете Королевской улицы в профиль. 13 метровая высота монумента были найдена удачно. Благодаря ней даже с самых отдаленных точек обзора он не мог проектироваться на расположенные позади него здания ниже их аттиков. Приближаясь к монументу, его зритель почти всегда воспринимал эту статую на фоне неба.

С севера площадь Людовика XV была обстроена двумя симметричными зданиями, между которыми была проложена короткая Королевская улица. В ее конце должна была стоять купольная церковь Мадлен. Проектировавшийся ансамбль этой площади далеко выходил за ее границы и почти на 800 м простирался с севера на юг.

Художественную выразительность площади Людовика XV создают архитектурные сооружения и артистически исполненное изваяние авторства скульптора и рисовальщика французского стиля рококо и раннего неоклассицизма Эдме Бушардона. Созданный им монумент короля, крылатые кони богини Победы по сторонам прохода из Тюильрийского сада и прекрасные кони Марли (фр. Chevaux de Marly) французского скульптора Гийома Кусту у проспекта Елисейских полей композиционно составили удачное сочетание пластических и архитектурных форм.

После снятия этого монумента в 1792 году ансамбль площади Людовика XV (с этого времени – Революции, с 1826

г. – Людовика XVI, с 1830 г. – Согласия) стал постепенно разрушаться. В 1836 году на его месте был установлен египетский обелиск на неудачном цоколе работы архитектора французского классицизма, профессора истории и теории искусства, члена Института Франции Луи-Ипполита Леба, одного из предков рода Галеви. После возведения моста и прокладки улицы Риволи эта площадь превратилась в напряженный узел городского движения, следствием чего стала засыпка рвов. Ценный вклад в композицию данной площади внесли лишь наполеоновские постройки – церковь Мадлен и колоннада Палаты депутатов на южном берегу Сены. Перекликаясь друг с другом колонными портиками, они укрепили поперечную ось площади Людовика XV. Вместе с гигантским Марсовым полем она была последним крупным сооружением, осуществленным незадолго до французской буржуазной революции 1789 года.

В XVII и XVIII веках Париж значительно вырос и приобрел ряд ценных ансамблей. От Лувра и Тюильри, ставших основой нового центра столицы, до множества парков, бульваров и площадей. Но эти сооружения имели, прежде всего, представительское значение. Они создавали великолепное обрамление наиболее пышному королевскому двору в Европе, но не решали больших социальных задач. Рядом с Лувром и Тюильри находились грязные, неблагоустроенные кварталы.

«Беспорядок нигде не ощущается более остро и нигде не является более шокирующим, чем в Париже. Центральный район этой столицы почти не изменялся в течение трехсот лет: мы все еще находим там то же количество узких извилистых улиц с мусором и запахом нечистот, в которых встречи с экипажами каждую минуту создают затруднения. Окраины, которые были заселены значительно позже, построены несколько лучше... Превосходя все другие города своими громадными размерами, числом и богатством своих жителей, Париж уступает некоторым из них в том именно, что делает город удобным, приятным и прекрасным».

*Паскаль Лоэрье,
французский режиссер, автор фильмов ужасов
(оценивая строительство периода абсолютизма)*

С целью устранения недостатков в планировке Парижа при Национальном конвенте (высшем законодательном органе Первой Французской республики, действовавшем в разгар Великой французской революции (1789 –1799 гг.) с 21 сентября 1792 по 26 октября 1795) была образована планировочная комиссия. В 1794 году она составила План комиссии художников. В отличие от фиксировавших состояние планировки Парижа применительно к датам их составления, превосходно исполненных планов авторства Маттеуса Мериана, Жана Делагрива и французского экономиста, фи-

лософа и государственного деятеля Анна Робера Жака Тюрго, План комиссии художников был творческим произведением. Он содержал в себе ревизию планировки всей городской территории и исходящие из архитектурных, гигиенических и транспортных интересов всего Парижа проектные предложения на будущее.

Тогда впервые за много лет было обращено внимание на центральные средневековые кварталы Парижа. Для улучшения городского движения вдоль Лувра и Тюильрийского сада была намечена улица Риволи. Она приводила к новой Луврской площади, от которой в восточном направлении до площади Бастилии должна была пройти вторая крупная магистраль.

Через два года после взятия 14 июля 1789 года тюрьмы Бастилия штурмом восставшего населения Парижа она была разобрана до основания и на ее месте возникла нынешняя одноименная площадь.

Обе улицы логически развивали планировочную ось Лентотра и в совокупности создавали первый парижский диаметр. Он соединил крайние пункты французской столицы: заставу Звезды на западе и Тронную заставу на востоке. План комиссии художников так же предусматривал устройство большого проспекта от южной окраины Парижа к Люксембургскому дворцу. Затем, согласно предложению еще Паскаля Ложье, была намечена пробивка будущих улиц Мира и Кастильон у Вандомской площади; шло проектирование но-

вых дуговых магистралей, набережных и множества прямолинейных улиц.

Быстрой реализации Плана комиссии художников помешали напряженная политическая борьба и регулярные войны 1890-х годов. Однако ряд предложений этого плана был использован при Наполеоне I, Луи-Филиппе I. и Второй империи в середине XIX века. Улица Мира, Кастильоне и Риволи, а также идея диаметра Запад–Восток были созданы. План комиссии художников явился реальной градостроительной программой на много лет вперед.

Как и до революции, при Наполеоне I главное внимание обращалось на декоративное убранство французской столицы. Наполеон-завоеватель мечтал о воссоздании в ней, олицетворявших могущество всемирной империи, образов античного Рима.

По его примеру Париж стал наполняться грандиозными монументами. У Тюильрийского дворца была построена трехпролетная арка; на Вандомской площади в честь Наполеона была воздвигнута громадная бронзовая колонна; в конце проспекта Елисейских полей на вершине пологого холма была возведена величайшая в мире Триумфальная арка. Она трактовалась как главный въезд в Париж со стороны Версаля и Сен-Жермен, а ее изображающий «Марсельезу» барельеф стал аллегорией минувшей революции.

Определившая роль исторической части Парижа как политического и интеллектуального центра Франции генераль-

ная схема отличается осторожным подходом к решению проблем этой столицы внутри ее стен. Построенная в конце 1960-х годов окружная скоростная автодорога Периферический бульвар значительно разгрузила транспортную сеть этого города и своим кольцом закрепила его административную границу, внутри которой были намечено проведение разнообразных градостроительных мероприятий, спектр которых от консервации и реставрации отдельных кварталов центра до полной структурной перестройки ряда периферических районов: Беллевиля, Сен-Блеза, Итали, Фронта Сены, Пляс де Фета, Берси и др.

Закрепляя значение центрального района Сен-Лазар и Елисейские Поля в качестве административно-делового сектора Парижа, его Генеральная схема направила основные градостроительные усилия на уравнивание развития восточных районов столицы Франции, выработку мер по прекращению стихийного процесса распыления по ней различных бюро и концентрации полюсов приложения труда около больших вокзалов.

Особое внимание было уделено улучшению сети общественного транспорта, в частности прокладке новых скоростных линий регионального метро RER (фр. Réseau Express Régional d'Île-de-France), реконструкции и продолжению старых линий метрополитена, перестройке инфраструктуры движения автобусов, строительству новых элементов улично-дорожной сети.

Проводившаяся в начале XIX века, реконструкция города любви и романтики с неповторимым обликом силуэтов Парижа, тесно связана с планом Комиссии художников. Он был разработан при Конвенте в эпоху завоевания буржуазией государственной власти в интересах широких слоев городского населения и носил деловой характер. В результате осуществления плана Комиссии художников, которое началось в период Консульства, была проложена улица Кастильон и часть улицы Риволи между Морским министерством и павильоном Марсана (своим названием он обязан графине Марсан, Мари-Луизе де Рохан, единственной дочери принца Жюля де Рогана-Субиза). Стремление Наполеона I к прославлению могущества империи сделало приоритетным строительство дворцов, монументов и военных зданий. По этой причине содержащий демократическую строительную программу план Комиссии художников оказался отброшен и надолго забыт. В период Первой империи работы зодчих были сосредоточены в аристократических западных кварталах Парижа.

При Наполеоне I были построены или заложены главные сооружения французской столицы: Триумфальная арка во дворе Тюильрийского дворца, Вандомская колонна, церковь Святой Магдалины, Палата депутатов, грандиозная Триумфальная арка у заставы Звезды.

Движимый желанием завершить Тюильрийский дворец и связать воедино лежавшие к западу от него ансамбли Наполеон I Бонапарт накануне своего рокового похода в Рос-

сию поручил своим придворным архитекторам Шарлю Персье и Пьеру Франсуа Леонару Фонтену составление нового генерального плана Парижа. В качестве произведения картографического искусства этот документ был выполнен с большим художественным мастерством. Будучи награвированным в сочной бархатной манере, в своем исполнении он не уступал плану Делагрива, а быть может, и знаменитым римским планам Нолли и самого Пиранези. Поражает смелость и острота сочетания, проходящей через Марсово поле, огромной осевой композиции с прямолинейным проспектом Елисейских полей. Однако артистично исполненный план Персье и Фонтена обладает существенными архитектурными недостатками. Еще сохранявшее тогда устроенные в 1790 году закругленные трибуны гигантское Марсово поле не допускало дополнительного расширения. Не смотря на это, данные авторы его сделали и поставили четыре квадратных казарменных корпуса по углам. Вместе с выросшим зданием Военной школы, этот комплекс заглушил собой огромный ансамбль Тюильри с Лувром и партерами Тюильрийского сада. При этом также уменьшилось значение спроектированного Персье и Фонтеном заречного императорского дворца.

Данный безмерный планировочный комплекс был посвящен культу войны. Он превратился в градостроительный парадокс, раскрывающий захватническую тенденцию французского буржуазного общества эпохи Первой империи.

В 1840-х годах в столице Франции были построены пер-

вые участки железных дорог. Они превратили Париж в крупнейший транспортный узел континентальной Европы. К появлению железных дорог этот, как и большинство других городов, оказался не подготовленным. Необходимость наличия в нем транзитных магистралей ощущалась еще столетие назад. В новые времена она стала неотложной градостроительной проблемой.

В XIX веке планировочной реконструкцией Парижа была занята большая группа специалистов-планировщиков. Ее возглавляли инженер-строитель и главный городской архитектор Жан Шарль Адольф Альфан и барон Осман.

В 1806–1936 годах на площади Звезды (с 1970 г. – Президента Франции, генерала Шарля де Голля) по проекту Шальгрена была построена Триумфальная арка. Ее высота, включающая подъем почвы в центре круга, достигает 48 м.

Деятельность Османа продолжалась 18 лет с 1852 по 1870 год. Она совпала с одним из самых тяжелых и бесславных периодов в истории Франции, связанных с правлением возглавлявшего так называемую «Вторую империю» и проводившим авантюристическую и реакционную политику императором Наполеоном III (племянником императора французов Наполеона I Бонапарта Луи Наполеоном Бонапартом). Опасаясь нараставшего революционного движения и стремясь к популярности среди парижской буржуазии, он решил предпринять коренную реконструкцию Парижа. Этим громадным градостроительным мероприятием он рассчитывал

достигнуть нескольких политических и хозяйственных целей: вытеснить пролетариат из центральных кварталов Парижа и уничтожить в процессе реконструкции удобные для баррикадных боев наиболее узкие улицы; в случае восстания облегчить при помощи прямолинейных проспектов действие конницы и артиллерии; снизить в столице безработицу, заняв свободные рабочие руки и добиться, необходимых в условиях быстро растущего города, некоторых гигиенических и транспортных улучшений.

Проведенная в середине XIX века реконструкция Парижа широко освещалась представителями самых разнообразных наук. Эжен Энар в своей монографии писал об ошибках Османа в том, что касается циркуляции городского движения в центральном районе. Преобразованиям в Париже того времени уделяли свое внимание российский и польский академик архитектуры, много строивший в Одессе Николай Константинович Толвинский, Ле Корбюзье, французский историк и градостроитель Пьер Лаведан и многие другие историки и теоретики города. Для получения полного представления о реконструкции Парижа необходимо обратиться к мемуарам самого Османа.

Согласно составленному Шарлем Персье и Пьером Фонтеном при Наполеоне I проекту планировки западных (аристократических) предместий у левого берега Сены расположилось Марсово поле с казармами и госпиталями по четырем углам, на ее противоположном берегу – императорский

дворец, за ним – Булонский лес.

По сравнению с эпохой Конвента, в середине XIX века цели реконструкции Парижа сильно изменились. Будучи молодым и прогрессивным классом, буржуазия блокировалась с низами «третьего сословия» и в результате этого могла выдвигать демократические идеи. Однако в середине XIX века она превратилась в реакционную силу, готовую любыми средствами защищать свое политическое господство. Ревностным защитником существующего режима стал и барон Осман.

Опираясь на план Комиссии художников, но, прежде всего, стремясь к решению назревших транспортных задач, Осман продлевает улицу Риволи до Сент-Антуанского предместья и перпендикулярно к ней прокладывает новую магистраль, состоящую из трех бульваров: Севастопольского, Страсбургского и Сен-Мишель. В результате этого мероприятия в Париже был сформирован так называемый Большой перекресток, состоящий из, соединяющих вокзалы и противолежащие загородные шоссе, взаимно перпендикулярных диаметров. Однако обеспеченная их наличием доступность центра могла привести к их перегрузке, даже несмотря на их большую абсолютную ширину в 26-30 м. Поэтому композиция с диаметрами была дополнена вспомогательной системой кольцевых разгружающих улиц. В обход центрального района Парижа, с юга, было пробито широкое полукольцо Сен-Жерменского бульвара. Оно сомкнулось на площадях Согла-

сия и Бастилии с системой, сложившихся к концу XVIII века, северных кольцевых магистралей. Рассматривая старые заставы на окраинах города в качестве опорных пунктов городского плана, Осман осуществил второе, внешнее кольцо, соединенное с внутренним кольцом и главнейшими вокзалами столицы. В результате этого Париж получил в своем плане сочетание двух прямолинейных диаметров с обходными кольцевыми магистралями.

Реконструкция Парижа показала, что пробивка улиц выгоднее их расширения за счет одной стороны, так как при характерной почти для всех крупных городов периметральной застройке кварталов пробивка влечет за собой меньший снос, чем расширение, а также дает возможность, оформить улицу с обеих сторон однородными зданиями, избегая неблагоприятных разнохарактерных сочетаний. Парижский опыт доказал, что гигиенический эффект приносят только крупные зеленые массивы, а бульвары и небольшие скверы выполняют лишь функцию декорации.

В связи с благоустройством больших городских и загородных парков Булонского, Венсенского и Люксембургского, были устроены первые «зеленые вводы»: проспект Императрицы, ныне авеню Фоша и, ведущий на юг от большого Люксембургского парка, проспект Обсерватории. Новые площади превращались в крупные дорожно-транспортные узлы. В этом заключались не столько достижения, сколько недостатки примененных планировочных приемов. Мно-

гие площади общественного назначения, например, Большой оперы, стали достоянием исключительно городского движения. Особенно ярко это проявляется на примерах площадей Звезды и Наций. Чрезмерно большое число впадающих в них улиц раздробляет периметральную застройку и осложняет развязку движения. Эта реконструкция Парижа производилась до появления механического транспорта при слабой теоретической разработке транспортных вопросов и проблем. Поэтому вскоре после окончания планировочных реконструктивных работ с большой остротой стала ощущаться закупорка движения в центре и особенно на территориях дорожно-транспортных узлов.

Осуществленные под руководством Османа и Альфана парижские работы выглядят колоссальными по размаху в сравнении с тем, что делалось в Европе в сфере преобразования больших городов. Реконструкция улично-дорожной сети Парижа дала ему 165 км улиц. Они застроены с обеих сторон преимущественно шестиэтажными зданиями. В то время были проложены 48 км городских бульваров и упорядочены Булонский и Венсенский парки, общая площадь которых составляет 1,75 тыс. га.

Несмотря на огромные физические и денежные затраты, решить основную социальную проблему – ликвидировать трущобы, – Луи Бонапарту не удалось, потому что при реконструкции капиталистических городов эти неприглядные элементы застройки исчезают в одних местах, но возникают

в других, часто в непосредственной близости одни от других.

Проведенная Османом реконструкция Парижа имеет классовый характер. Она сопровождалась спекулятивными аферами и ухудшениями для широких трудящихся масс условий их проживания, убожество которых иллюстрируют данные об эвакуации больных во время случившейся позже холерной эпидемии 1884 года из рабочих кварталов, возникших в ходе реконструкции парижских трущоб.

Проводившиеся в период Второй империи в третьей четверти XIX века по поручению Наполеона III под руководством префекта Османа и во многом определившие современный облик Парижа градостроительные работы получили название османизация (фр. travaux haussmanniens).

Перепланировка столицы Франции привела к улучшению инфраструктуры Парижа и множеству подражаний в других городах мира, среди которых американское движение City Beautiful, а также популяризовала тип получающего эстетическое удовольствие из прогулок по городу человека – фланера.

Необходимость изменений тогда была давно назревшей. С первой половины XVIII века власти Парижа задумывались о необходимости перестройки его центра: облагораживания набережных Сены и сноса, построенных на мостах, домов. В годы интенсивного индустриального развития Франции и в первую очередь количество жителей ее столицы росло быстрыми темпами – за одно столетие оно увеличилось в пять раз

– с 0,55 млн. в 1800 году до 2,7 млн. в 1901 году. Плотность населения в некоторых кварталах достигла 100 тыс. чел. на км². Париж оказался не предназначен для такого большого количества горожан: сеть, плотно застроенных зданиями, узких кривых улиц затрудняла дорожное движение, а плохие санитарные условия приводили к частым возникновением эпидемий, приводивших, в свою очередь, к тому, что богатые парижане покидали французскую столицу и переселялись в пригороды на север и запад, а ее центр превращался в, подверженный также и частым социальным волнениям, квартал бедняков. Устранение этих проблем требовало масштабной перепланировки этого города.

Первый план по модернизации Парижа был разработан в конце XVIII века во время Французской революции. В 1794 году была основана Комиссия художников, занявшаяся созданием проекта по строительству новых широких улиц, среди которых авеню от площади Нации до Лувра, на месте нынешней авеню Виктория.

По поручению Наполеона I в 1806 году была сооружена улица Риволи вдоль сада Тюильри, Позднее, в период Второй империи, она была продлена до площади Шатле. Риволи была более приспособлена к оживленному уличному движению, чем проект Комиссии художников, а кроме того стала основой для нового закона *servitude d'alignement*, запретившего строительство новых зданий или обновления старых за чертой улиц, обозначенных администрацией города.

В конце 1830-х годов проблему недостающей гигиены и перегруженности дорог перенаселенного центра Парижа осознал префект Клод-Филибер Бартело, граф де Рамбюто. Исходя из миазматической теории возникновения болезней, было решено «заставить воздух циркулировать». Сподвигла к этому решению, унесшая жизни 20 тыс. парижан, эпидемия холеры 1832 года. Рамбюто был готов к претворению планов в жизнь, но ему мешали полномочия, ограниченные отсутствием закона об экспроприации имущества, который был принят 3 мая 1841 года и направлен на решение таких проблем.

В 1848 году президентом Французской республики был избран Луи-Наполеон Бонапарт. Через два года он совершил государственный переворот и провозгласил себя императором Наполеоном III, который вскоре побывал в финансовой столице мира того времени Лондоне, промышленная революция в котором произошла несколько раньше, в XVII веке, и который имел системы канализации и сооруженных после Великого лондонского пожара 1666 года больших общественных парков. После этой поездки император Франции задумал превратить ее столицу в, отвечающий быстрым темпам развития населения и промышленности, современный город. Наполеон III интересовался архитектурой и часто работал над чертежами новых улиц Парижа.

В планы этого императора входили улучшение транспортного сообщения, системы здравоохранения Парижа, жилищ-

ных условий низшего класса и повышение своего авторитета среди жителей этого города. Кроме этого, хорошо обзрешимые широкие авеню облегчали проведение военных парадов, а в случае очередной революции усложняли перекрытие улиц баррикадами.

Для осуществления задуманного проекта Наполеон III в 1853 году назначил префектом департамента Сена, известного своей последовательностью и строгостью, барона Жоржа Эжена Османа. Представивший Османа Наполеону министр внутренних дел Франции герцог Персиньи заведовал финансовыми делами проекта с помощью братьев Перье. Обустройством парков и садов совместно занимались инженер Жан-Шарль Альфан и садовник Барийе-Дешан. Над составляющими большого проекта также работали другие архитекторы: театрами на площади Шатле – Габриэль Давью, зданием мэрии – Теодор Баллю, крытыми рынками в квартале Ле-Аль – Виктор Бальтар, строительством Северного вокзала – Жак Гитторф.

Для обеспечения движения транспорта под руководством Османа сквозь существующие кварталы были проложены широкие проспекты. В результате этого на месте запутанных узких улочек возникла геометрическая сеть широких, прямых и светлых авеню и бульваров. Ширина последних доходила до 30 м и это удивляло парижан.

Для расчистки центральной части Парижа от части узких переулков и тупиков Осман воспользоваться тем, что с 1854

по 1858 год Наполеон III обладал наибольшей властью. С севера на юг этого города через него протянулась практически прямая композиционная ось, соединившая бульвары Севастопольский и Сан-Мишель. Рядом с Шатле северо-южную линию с тех пор пересекает одна из длинейших улиц Парижа – продленная Османом до улицы Сен-Антуан улица Риволи. В то время были построены бульвары в западном и восточном направлениях, а вдоль проспектов высажены подчеркивающие симметричность обновленного города каштаны.

Одна из самых длинных (она протянулась по правому берегу реки Сены на три километра параллельно ее течению) и известных в Париже улица Риволи (фр. Rue de Rivoli) является естественным продолжением Елисейских Полей на восток от площади Согласия.

Участок от нее до Пале-Рояль (Пале-Руайаль, фр. Palais Royal – королевский дворец) был проложен на основании указа Наполеона I Бонапарта 1806 года и назван в память об одной из его первых побед под Риволи-Веронезе (итал. Rivoli Veronese – коммуна провинции Верона в Италии) в январе 1797 года. Южную сторону этой улицы образуют Лувр и сад Тюильри, северную сторону – архитектурно созвучные здания на площади Согласия растянувшиеся на целую милю аркады лавок и магазинов. Возведение здесь различных объектов велось в 1807–1811 годах в соответствии с планом перепланировки центрального района Парижа.

Проект застройки улицы Риволи разработали Шарль Персье и Пьер Франсуа Леонар Фонтен. Предложенное ими архитектурное решение было новаторским: вместо разрозненных зданий – скрывающие торговые лавки и придающие им единый облик сплошные аркады, «образующие непрерывную строгую линию» «ленточные французские балконы» и мансардные этажи с высокими скругленными кровлями. Прототипом такого решения можно считать архитектуру площади Вогезов. Похожий прием ранее был применен в застройке набережной Темзы в Лондоне (1768–1772 гг.) основателями лондонской проектной фирмы «Адельфи» (лат. *Adelphi*, от греч. *Ἀδελφοί* – братья) архитекторами-декораторами английского классицизма, братьями Робертом и Джеймсом Адам. А Джон Нэш использовал этот опыт при проектировании домов на Риджент-стрит в Лондоне (1810 г).

Далеко на восток, вглубь старинного квартала Марэ (также Марэ, фр. *le Marais* – болото) начинание Наполеона I Бонапарта продолжили Карл X и предпоследний монарх Франции (в том числе последний, носивший королевский титул), правление которого составляет период Июльской монархии Луи-Филипп I.

Среди достопримечательностей улицы Риволи выделяются: отдельно стоящая бывшая колокольня (высотой 52 м в стиле поздней или «пламенеющей» готики) церкви Сен-Жак-ла-Бушери в одноименном сквере и позолоченная ста-

тую национальной героини Франции, одной из командующих французскими войсками в Столетней войне (длившихся примерно с 1337 года по 1453 год серий военных конфликтов между Королевством Англия и его союзниками, с одной стороны, и Королевством Франция и его союзниками, с другой) Жанны д'Арк на площади Пирамид. Вблизи Rue de Rivoli находятся; музей Лувра, сад Тюильри (в XV веке на его месте была окраинная публичная свалка и добыча глины для производства черепицы (фр. Tuile)); здание парижской мэрии; площадь, дворец и парк Пале-Рояль. Узнаваемый облик этой улицы сложился в результате перестроек зданий, произошедших в 1853–1869 годах под руководством Жоржа Эжена Османа, выполнявшего поручение президента Наполеона III по реализации нового генерального плана развития столицы Франции.

Барон Осман продолжил работу над созданными во время правления Людовика XIV Большими бульварами. Тогда они были расширены и построены несколько новых планировочных осей, среди которых бульвары Ришар-Ленуар и Осман.

При бароне Османе свой окончательный вид приняла площадь Звезды, от которой лучами расходятся 12 проспектов, носящих имена маршалов Франции или названных в честь побед французских войск в различных сражениях. Среди них: Севастопольский бульвар, авеню Фош, площадь Шарля де Голля, бульвар Сен-Жермен.

В 1845 году было завершено строительство новой го-

родской стены, названной Тьерской. Внутри ограниченного ею пространства вошли припарижские коммуны Монмартр, Пасси, Берси. 1 января 1860 года они были официально присоединены к Парижу, а из прежних территорий и 12 старых округов сформированы 20 новых.

Под руководством Османа была почти полностью перестроена старейшая часть Парижа – остров Сите. На нем были снесены все постройки между королевским дворцом, – нынешним комплексом Консьержери и Дворца правосудия, – и собором Парижской Богоматери. На их месте возведены здания префектуры полиции и коммерческого трибунала. Располагавшееся ранее частично на острове и частично на левом берегу старое здание госпиталя Отель-Дье, было снесено и заменено более вместительным площадью 3 га, расположенным на несколько метров дальше. Между новыми зданиями были проложены три, переходящие в мосты, прямые улицы соединяющие остров с обоими берегами Парижа.

Вдохновившись красотой и многообразием лондонских парков, Наполеон III нанял инженера и архитектора Жана Шарля Альфана для создания им системы садово-парковых зеленых насаждений в Париже. На его западной и восточной границах были созданы «легкие» города – Булонский и Венсенский леса. В черте французской столицы расположились парки Бют-Шомон, Монсо и Монсури. Кроме этого, в кварталах Парижа были разбиты скверы, а вдоль его авеню высажены деревья.

Параллельно с наземными реконструктивными работами велись и подземные: лишь во второй половине XIX века под руководством инженера Эжена Бельграна была осуществлена модернизация крайне несовершенной системы водосточков Парижа. Под его улицами были проложены галереи с трубами для сточной и с чистой вод, газа и сжатого воздуха.

Ожесточенным противником проекта Османа выступал французский публицист Луи Лазар. Он указывал на то, что результатом перестройки Парижа стали: исчезновение 57 улиц и переулков, снос 2227 домов и необходимость для более 25 тыс. жителей, преимущественно бедняков, переселиться на окраины. По мнению Лазара, реконструкция способствовала резкому социальному расслоению населения Парижа на богатых и бедных и неоправданному притоку в него экономических мигрантов.

«Не понимаю, какой бес укусил парижан, но они приняли, по-видимому, намерение повалить весь старый Париж; половина города заставлена лесами; на многих площадях и улицах заборы с выглядывающими поверх их обломанными стенами и трубами; путь поминутно преграждается рядами громадных телег с тесаным камнем, известью; со всех сторон сыплется мусор и раздаются стук лома и крики штукатуров; расположение к перестройкам обнаружилось, прежде всего у Наполеона III; оно быстро привилось к буржуазии и мгновенно заразило всех до степени белой горячки.

Что Наполеон так усердствует в перестройке Парижа, — дело понятное; ясно, к чему ведут эти широкие, прямые улицы, перерезывающие город по всем направлениям и замкнутые по концам казармами с такими окнами, что страх берет идти мимо: так и ждешь, что высунется оттуда пушка и начнет стрелять картечью. Но вот что удивительно: из чего так хлопочут парижане? Не всех же до такой степени одурманивает тщеславие, чтобы верить, что проекты Наполеона служат только к украшению Парижа! Может быть и то также, что неутомная деятельность парижан, теснимая со всех сторон, рада миролюбиво ломать дома, ворочать камни и разрушать улицы?!»

*Дмитрий Васильевич Григорович,
русский писатель (подчеркнув,
что реконструкция нацелена на предотвращение
социальных беспорядков, отмечал, что она ведет
к искажению исторического облика города)*

К столетнему юбилею Великой французской революции в этом городе была проведена приуроченная к этому событию Всемирная выставка 1889 года. В ходе ее организации Парижская городская администрация предложила известным французским инженерам принять участие в архитектурном конкурсе сооружений, зримо демонстрирующих инженерные и технологические достижения своей страны.

В инженерном бюро специалиста по проектированию металлических конструкций Гюстава Эйфеля был эскиз нереализованной высотной башни, созданный его сотрудником Морисом Кешленом. В доработке ее проекта принял участие другой сотрудник Эйфеля Эмиль Нугье. Чертежи этой железной башни высотой 300-м и были представлены на конкурс. Предварительно 18 сентября 1884 года Гюстав Эйфель получил совместный со своими сотрудниками патент на ее проект, а впоследствии выкупил у них же исключительное авторское право на него.

В стартовавшем 1 мая 1886 года общепаранцузском конкурсе архитектурных и инженерных проектов объектов и облика будущей Всемирной выставки приняли участие 107 претендентов. Большинство из них в той или иной степени повторяли проект башни, предложенный Эйфелем. Рассматривались также различные экстравагантные идеи, среди которых напоминающая о Великой французской революции гигантская гильотина и каменная башня. При этом расчеты и опыт свидетельствовали о сложности возведения постройки из камня, которая превзошла бы своей высотой 169-метровый монумент Вашингтону массой 91 тыс. тонн, сооружение которого в 1848–1884 годах стоило США, столицей которых является этот город, больших затрат усилий.

Когда одним из четырех финалистов творческого состязания стал проект Эйфеля, он внес в него окончательные изменения, благодаря которым был найден компромисс между

первоначальной схемой инженерной и конструкции и декоративным вариантом данного объекта.

Художественный облик эстетически слишком сухой и не отвечавшей выдвигаемым к архитектуре сооружений парижской Всемирной выставки требованиям своей изысканностью проект Нугье и Кешлена был доработан французским архитектором и художником Шарлем Леонос Стефаном Совестром. Согласно его предложениям цокольные опоры Эйфелевой башни были обшиты камнем, ее опоры связаны с площадкой первого этажа ставшими одновременно главным входом на выставку величественными арками, на этажах этой башни размещены просторные застекленные залы, ее верхушка стала округлой, для украшения данного высотного сооружения использованы разнообразные декоративные элементы.

В результате этого оргкомитет конкурса одобрил проект Эйфеля. Выиграв данное соревнование, он с энтузиазмом воскликнул: «Франция будет единственной страной, располагающей 300-метровым флагштоком!»

В январе 1887 года государство, муниципалитет Парижа и Эйфель подписали договор, согласно которому последнему предоставлялась в личное пользование эксплуатационная аренда башни сроком на 25 лет и денежная субсидия в размере 1,5 млн золотых франков, составившая 25 % всех расходов на строительство этой башни. Для привлечения недостающих средств 31 декабря 1888 года было создано акционер-

ное общество с уставным фондом 5 млн французских франков. Одну половину из них составили средства трех банков, другую – личные средства Гюстава Эйфеля.

Итоговый бюджет строительства названной его именем доминанты столицы Франции составил 7,8 млн ее франков. Окупилась эта башня-достопримечательность еще в период работы Всемирной выставки 1889 года, а последующая эксплуатация данного сохранившегося с тех пор известного сооружения является доходным бизнесом.

В конце 1960-х и в 1970-е годы обновление Парижа осуществлялось почти повсеместно: строились отдельные административные здания, дорогие отели и жилые дома, в старую городскую ткань вплетались более крупные островные ансамбли, происходила реконструкция целых секторов этого города. Наиболее радикальному обновлению подверглись преимущественно районы окраин, в то время как новая застройка Центра за небольшим исключением была ориентирована на сохранение масштаба и композиционного строя существовавшей городской среды.

В 1958 году были начаты проектные работы по реконструкции наиболее крупного, расположенного в западной части столицы вдоль левого берега Сены, района Парижа XV округа. В 1961 году было создано разработавшее детальную программу обновления этой административной единицы Общество смешанной экономики по застройке и благоустройству XV округа (SEMEA XV). По характеру урбани-

зации это парижский округ был разделен на три зоны – сохраняющие половину старой застройки секторы Просесьон, Саблоньер и подвергшийся наиболее радикальному обновлению Богренель или Фронт Сены. В его расположенной на 12 га вдоль Сены северной части вся не представляющая художественной или исторической ценности старая застройка была полностью снесена, а на ее месте начато строительство нового полифункционального комплекса, включающего в себя 3,8 тыс. квартир, 10 тыс. мест приложения труда, спортивные площадки, школы, бассейны, библиотеку и другие объекты.

Застройка фронта Сены многими градостроительными идеями и приемами сближается с организацией квартала Дефанс. Задача разделения пешеходного и автомобильного движения здесь решается так же как в нем созданием перекрывающей почти всю площадь сектора искусственной платформы, под которой расположены автомагистрали и паркинги, а ее поверхность зарезервирована для пешеходного движения и благоустроена висячими садами, прогулочными террасами, спортивными и детскими площадками. Как и в Дефансе, эта платформа является связующим звеном в «штучном» строительстве данного сектора столицы Франции.

При урбанизации района Богренель архитекторы и градостроители старались избежать опасности создания массивного архитектурного «барьера» вдоль Сены. Для этого они

использовали прием точечной высотной застройки, которая формирует относительно воздушный и многоплановый пейзаж. У подножия башен в пешеходную эспланаду включены 4–5-этажные объемы, первые уровни которых используются для размещения в них торговых точек, а последние сдаются в аренду под офисы. Целью такого вкрапления является отражение одной из основных доктрин интегрированного урбанизма – обеспечение, потенциально необходимых любому городскому образованию, людности и обжитости.

На рубеже 1960–1970-х годов большие строительные работы были предприняты на юге Парижа в секторе Итали-Гобелен. На месте подлежащих сносу тысячи обветшавших жилищ было построено около 20 тыс. благоустроенных квартир, торговые комплексы, административные здания и службы сервиса. Застройку этого сектора отличают 16–30-этажные жилые и административные башни авеню Гобелен, Итали, бульваров де ля Гар и Массена. В то время был полностью обновлен квартал Олимпиады, представляющий собой сейчас окруженную жилыми домами пешеходную террасу-эспланаду, в центре которой размещаются торговые и социально-бытовые объекты, а также комплексно застроенную улицу «высоких форм».

Самым сложным градостроительным вопросом Парижа было обновление его центральных кварталов. Дерзким планам хирургических мер по «лечению» его центра противопоставлена альтернатива бережного подхода к сложившейся

городской среде. Поэтому в настоящее время большинство центральных кварталов этого города сохраняет свой исторический облик, а строительные работы, которые в них проводятся, являются не столько реконструкциями, сколько реставрациями.

Радикальной перестройке подвергся сектор Центрального рынка – плато Бобур. Его история началась еще в 1962 году, когда было принято решение о переносе этого торгового пространства из центра французской столицы в ее южный пригород Ранжис. Снос «чрева Парижа» породил острую дискуссию в самых широких кругах общественности французской столицы. В реконструкции этого имевшего для Парижа символическое значение района сформировался клубок давно назревших архитектурных, урбанистических и социально-политических вопросов. Градостроительные намерения властей заострили внимание на проблеме взаимосвязи старой городской застройки и новых урбанистических структур, выявили тенденцию переоценки значения архитектуры минувших эпох. Дифференциацию городской ткани на отдельные памятники или ансамбли и остальное «заполнение» сменили попытки оценки исторического города как сложного организма со сложившимися и объединенными в общий контекст городской культуры историко-социальными, культурными, художественными и психологическими связями. Процесс реабилитации архитектурных ценностей затронул многие исторические периоды. Начавшийся в 1971

году снос рыночных павильонов Бальтара вызвал бурный протест. Энергичное вмешательство общественности позволило сохранить последний из этих павильонов, который был впоследствии перенесен в восточные пригороды Парижа.

Выдержанный Лондон

«Если бы эти старые стены могли говорить, какими бы они были занудами!»

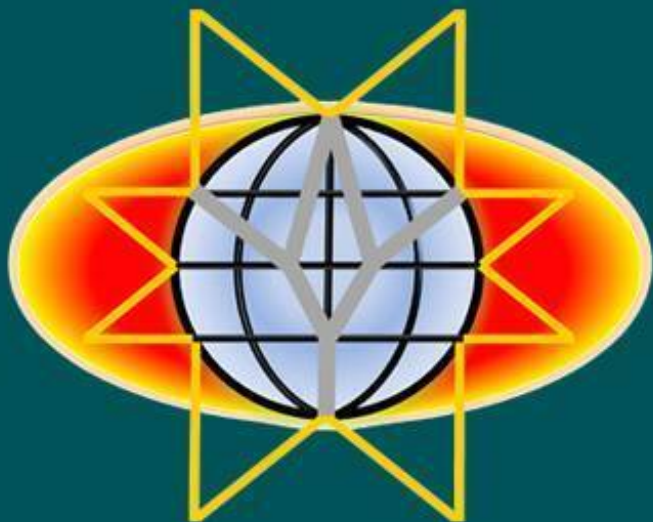
*Роберт Бенчли,
американский журналист,
актер и сценарист*



















В спокойном и туманном стиле этой столицы выражена стилистика имперского государства, расположенного на самом большом острове в Западной Европе.

Лондону свойственны комплексность и чопорность, скрытые смыслы, интегрированность и независимость. Это город аристократических традиций и демократических идей.

В этом, расплзающемся вширь, поглощая свои окрестности, городе небоскребов гораздо меньше, чем в других ми-

ровых столицах.

Лондиниум основали римляне после своего третьего вторжения на Британские острова в 43 году н. э. Это поселение при впадении речушки Уолбрук в реку Темзу на ее северном берегу должно было защищать, построенный через нее, деревянный мост. С побережья моря вглубь острова римляне, вероятно, продвигались по дороге, проходившей через брод в районе нынешнего Вестминстерского моста.

Зимой 60-61 годов, воспользовавшись переброской римских войск на остров Англси, бритты подняли восстание и, возглавленные королевой Боудиккой, разрушили первую столицу римской Британии – Камулодун, после чего сожгли и Лондиниум. Однако он был восстановлен и позднее стал ее новой столицей. На рубеже II–III веков этот город был обнесен шестиметровой оборонительной стеной; его площадь после этого составляла одну квадратную милю. В III веке после разделения Британии на Верхнюю и Нижнюю части, Лондиниум стал столицей Верхней Британии. В конце IV века она была расчленена вновь, и данный город был выбран в качестве центра провинции Максима Цезарейская.

В 410 году римляне покинули Британию и Лондиниум.

В VI–VII веках в миле западнее Лондиниума саксы основали, ставший столицей Восточносаксонского королевства, город Лунденвик (др.-англ. Wīc – селение, город). После принятия королем Эссекса Сабертом христианства в 604 году в Лондиниуме разместилась кафедра первого епископа

восточных саксов Меллита, и был заложен собор Святого Павла. В VIII веке этими территориями стало править королевство Мерсии. В 842 и 851 годах Лунденвик пережил нападения на себя викингов. В 871 году в Лондинии зимовала, завоевавшая половину Англии, «великая языческая армия» викингов. До 886 года эти места оставались в ведении датчан.

В 886 году Лунденвик отошел к западносаксонскому королю Альфреду Великому. Он перенес это поселение в Лондиний, ныне – Лунденбурх, с 1013 по 1042 год вновь находившийся под властью датчан. Вскоре англосаксонский король Эдуард Исповедник перенес свою резиденцию на остров Торни в западный пригород Лунденбурха, ныне район Вестминстер (англ. west – запад, minster – монастырская церковь), где восстановил старое аббатство и основал королевский дворец. Лондон разделился на две основных части: собственно город – Сити, со временем превратившийся в деловой район, и место пребывания короля, а позднее парламента – Вестминстер.

После победы норманнов в битве при Гастингсе в Вестминстерском аббатстве был коронован король Англии Вильгельм Завоеватель. Он подтвердил свободы Лондона, исключив его из всеобщей переписи покоренного населения. На случай восстания на берегах Темзы норманны возвели замок Тауэр (англ. the Tower) и другие оборонительные сооружения.

В 1189 году была учреждена должность выборного мэра Лондона. На рубеже XII –XIII веков казначейство переехало из древней англосаксонской столицы Винчестер в Вестминстер. Поэтому со временем Лондон превратился в столицу Англии. К 1209 году был построен, простоявший более пятисот лет, первый каменный Лондонский мост. Во время гражданской войны в 1216 году в город в последний раз вошла иностранная армия французов, выступивших на стороне знати во главе с принцем, против короля. Лондон является единственной европейской столицей, которая ни разу за последние почти 8 веков не была захвачена врагом. В 1320 году на берегу Темзы была основана одна из контор немецких купцов Ганзы, просуществовавшая до 1598 года, – «Стальной двор».

В 1348 году до половины населения Лондона вымерло от эпидемии чумы. К 1380 году в нем проживало около 50 тыс. человек. Эта эпидемия стала косвенной причиной крестьянского восстания 1380 года под предводительством Уота Тайлера, во время которого этот город подвергся разграблению.

Приход к власти династии Тюдоров ознаменовал собой начало в Англии эпохи абсолютной монархии. Благодаря централизации власти в руках короля ее столица стала развиваться и богатеть еще быстрее, чем прежде. Во времена правления Генриха VIII и Эдуарда VI в Лондоне были основаны знаменитые парки Гайд-парк и Кенсингтон-гарден и открыто несколько крупных больниц.

В отличие от большинства других стран, в которых церковные преобразования были инициированы «снизу», произошедшая в Англии при Генрихе VIII, Реформация не закончилась кровопролитием, так как контролировалась королем «сверху». После нее около половины территории Лондона было занято религиозными сооружениями и примерно треть населения составляли монахи. В 1538–1541 годах, после того, как Генрих VIII издал закон о главенстве короля над церковью, ситуация изменилась: значительная часть церковного имущества была конфискована и передана королю и его ближайшим вассалам.

Развитие Лондона сделало его одним из крупнейших торговых центров Европы. В этом городе процветали малые предприятия, а крупные английские владельцы торговали во всем мире – от России до Америки. Королева Елизавета I принимала послов из Московии в садах пригородов Лондона. Были созданы гигантские компании, среди которых Ост-Индская в 1600 году. После захвата и разграбления испанцами в 1572 году крупного голландского города Антверпен, крупнейшим центром торговли на Северном море стал Лондон. Его население стремительно увеличилось с 50 тыс. человек в 1530 году до 225 тыс. в 1605 году. В XVI веке появились первые карты Лондона и первые публичные театры, самым популярным из которых стал «Глобус», в котором были поставлены пьесы английского поэта, драматурга, писателя Уильяма Шекспира.

В XVI веке в районе Вест-Энд начали селиться аристократы и придворные. Вскоре он стал одним из самых престижных мест, дома в котором и сейчас являются пропусками в высший свет Лондона.

Во время Английской гражданской войны Лондон был на стороне Парламента. Тогда в этом городе, для его защиты от все ближе к нему продвигавшихся роялистов, – битва при Брентфорде произошла всего в нескольких милях от Лондона, – были созданы войска ополчения и возведены оборонительные укрепления. Хорошо организованный отпор не позволил королевским войскам взять столицу, и это сыграло решающую роль в войне. Таким образом, одержать победу Парламенту помогли хранившиеся в Лондоне богатства.

Более всего на его облик повлияла викторианская эпоха. Она оставила в нем на память о себе помпезные портики, внушительные пьедесталы памятников...

После великого пожара XVII века королевский землемер сэр Ричард Рен поставил перед собой задачу восстановить 50 церквей так, чтобы сред их шпилей и куполов не было двух одинаковых. Символом Сити стал грандиозный собор Святого Павла.

Как и во всех европейских городах того времени, в Лондоне отсутствовали канализация и система здравоохранения. Из-за его сильной перенаселенности в нем регулярно вспыхивали, уносявшие многие сотни, а порой и тысячи жертв, эпидемии. Самая катастрофическая из них случилась

в 1665–1666 годах. В Великобритании она называется Великой чумой (англ. The Great Plague). Ее жертвами в Лондоне стали примерно 60 тыс. человек, что составляло пятую часть его тогдашнего населения.

«За неделю умерло более 7400 человек, из них 6000 – от чумы. День и ночь почти без перерыва с улицы доносится погребальный звон церковных колоколов».

*Сэмюэл Пипс,
хроникер города,
4 сентября 1665 года*

Сразу после окончания эпидемии случился катастрофический Великий лондонский пожар 1666 года, который нанес серьезный материальный ущерб – уничтожил 13,2 тыс. домов, что составляет около 60 % города и 87 церквей, в числе которых старый собор Святого Павла. В огне тогда погибли всего восемь человек, но многие люди остались без своих домов и лишились средств к существованию.

После своего восстановления Лондон окончательно сформировался как финансовая столица мира. В 1694 году открылся Банк Англии, позволивший этой стране еще больше увеличить свое влияние на мировую экономику. В 1700 году на Лондон, население которого превышало 500 тыс. человек, приходилось 80 % импорта и 69 % экспорта Велико-

британии.

К 1700 году Лондон стал крупнейшим городом Европы. В 1707 году он получил статус столицы нового государства, образованного в результате объединения Англии и Шотландии – Великобритании. В том же XVIII веке были построены символы современного Лондона: новый собор Святого Павла, Букингемский дворец, Вестминстерский мост, ставший всего лишь вторым мостом через Темзу в этом городе. В 1719 году был основан Вестминстерский госпиталь. К концу XVIII века население столицы Великобритании достигло 1 млн человек.

В 1803 году, после неудачных попыток сломить революционную Францию и подорвать Директорию и Консульство, началась новая англо-французская война. В ее ходе Наполеон I объявил континентальную блокаду Британских островов. В эту дополнительную экспансию Франции были помимо своей воли втянуты почти все европейские страны. Данное обстоятельство отрицательно отразилось на английской экономике. В связи с этим возникла проблема перемещения обездвиженных капиталов внутри Великобритании для их рационального использования. Беспорядочно выросший Лондон требовал улучшения своих планировки и благоустройства, поэтому приложение национальных сил и богатств этого государства сосредоточилось именно в его столице.

В начале XIX столетия население Лондона уже достигло

1 млн. жителей. Сам же этот город растянулся вдоль Темзы почти на 15 км. Оба берега данной большой и полноводной реки на этом протяжении были плотно застроены пристанями, складами и промышленными предприятиями. Данное обстоятельство не позволяло жилой застройке пробиться к воде. Расположенные в Лондоне три капитальных каменных моста не обеспечивали через него северо-южного транзитного движения. А западно-восточный транзит был крайне затруднен многочисленными поворотами и изломами улиц. В имеющем острую гигиеническую потребность в зеленых массивах Лондоне еще не было ни одного значительного парка. В британской столице ощущался недостаток в площадях общественного назначения. Даже водопровод в ее Вест-Энде и Сити находился в зачаточном состоянии. В быстро развивавшемся рабочем районе Ист-Энде царили нищета и вековая грязь, Они вызвали частые эпидемии.

Лондон, как и его соперник наполеоновский Париж, ограничился частичной планировочной реконструкцией. Оставив в своем прежнем положении депрессивные районы Ист-Энда и всего омываемого Темзой правобережья, британская власть сосредоточила усилия градостроителей на относительно благоприятном и благоустроенном, заселенном представителями родовой и денежной аристократии, районе Вест-Энд. К западу от Вестминстерского аббатства ((англ. Westminster Abbey), также Коллегиальная церковь Святого Петра в Вестминстере (Collegiate Church of St Peter at

Westminster)) и Сен-Джемского королевского дворца тогда простирались почти не освоенные территории. В средние века они служили общинными пастбищами. Частью этих земель владела королевская династия. Столь же свободным также был и, примыкавший к городу с севера, обширный луг. Данные территории почти без каких-либо затрат на покупку земли, великодержавным дарственным жестом передал английской столице принц-регент Георг. Он стал королем Великобритании Георгом IV и прославился меценатским покровительством архитектуре позднего классицизма, который в Англии называют «георгианским стилем».

Работу над созданием системы лондонских парков и новой, ведущей к северу от улицы Мэлл на соединение с Риджентс-парком, большой магистрали поручили британскому архитектору, представителю позднего английского классицизма конца XVIII – начала XIX века, или позднегеоргианского стиля, и стиля Регентства Джону Нэшу. «Архитектор-романтик, он был также одним из создателей „живописного стиля“, или стиля „пикчуреск“, в архитектуре и садово-парковом искусстве, увлекался искусством Китая и архитектурой неоготики. В русле движения историзма стремился к осуществлению идей „единения искусств“». Архитектурное образование он получил под руководством Тейлора и знаменитого английского ландшафтного архитектора, представителя третьего и последнего поколения мастеров английского пейзажного парка Хамфри Рептона. На англий-

скую планировку этого времени влияли живописные садово-парковые ансамбли. Основоположниками нерегулярного садово-паркового искусства в Англии считаются Хамфри Рептон и художник английского классицизма, архитектор-палладианец, рисовальщик, живописец-декоратор и гравер, садовод, ландшафтный архитектор, один из создателей английского, или так называемого «пейзажного парка» Уильям Кент. Создав много парков при загородных палладианских дворцах лендлордов, они оказали сильное влияние на архитектора-градостроителя Джона Вуда. Он передал планировочное мастерство своему сыну, в 1770-х годах занимавшемуся расширением курортного города Вата. Границы между городом и сельской природой стирали как бы непринужденно проложенные улицы этого города, напоминающие собой шарниры, уютные круглые площади в пунктах пересечения проездов, необычно длинные ленты заблокированных домов и обилие зелени в виде лужаек и специально насаженных рощ. Вследствие этого, Ват превращался в один из красивейших английских городов. При таком воздействии извне Риджент-стрит не могла превратиться в прямолинейную магистраль французского типа. До настоящего времени дошло два варианта улицы Регента – прямолинейный и, состоящий из ряда своеобразных отрезков, ломаный. Джон Нэш предпочел второй вариант. Повороты и изломы были выполнены без сноса удовлетворительно сохранившихся зданий. Лучшим отрезком Риджент-стрит является имевшая первоначальную

начально колоннаду с обеих сторон, единственная в мире циркульная улица в четверть круга. Это так называемый «Квадрант». В его застройке Нэш проявил себя незаурядным художником. Однако представленный им в 1811 году на утверждение короля проект Риджентс-парка способствовал восхождению Нэша на высочайший уровень ландшафтного зодчества.

Будучи обладателем исключительного обаяния и умения угодить вельможным заказчикам, он превратился в фаворита принца-регента. А в 1820 году стал полновластным королем Великобритании под именем Георга IV. Именно для него и его приближенных Нэш создавал на севере Лондона этот необыкновенный парк. На его границах был возведен королевский дворец, увеселительные павильоны, гигантские блоки благоустроенных домов для высшей знати, от которой Нэш не отделял и самого себя.

Занимавший площадь 189 га огромный отделенный от города дугообразным каналом зеленый массив Риджентс-парка, Джон Нэш предлагал превратить в своеобразные микроклиматические «легкие», снабжавшие кислородом избранное общество. Риджентс-парк с его витиеватыми озерами и все прочие созданные тогда же парки Лондона являются совершенными художественными произведениями.

Первоначальный план Ридшентс-парка предполагал размещение в его центре окруженного концентрическими аллеями ботанического сада, а на севере – зоопарка. Внешней

границей этого паркового массива должен был служить полуциркульный ров.

Украшенный живописным искусственным водоемом Сен-Джемский парк, колоссальный Гайд-парк и темный от плотно высаженных высокоствольных деревьев Грин-парк выглядят, как части естественной природы. В отличие от регулярных французских парков, в которых архитекторы ведут посетителей по усыпанным гравием аллеям, в Лондоне они играют второстепенную роль. В нем доминирует травосев неистираемых зеленых лужаек, среди которых вздымаются «букеты» из вязов и дубов, тянутся, рядовые посадки, намекающие на волевое вмешательство человека в природу. Все это, как и в творчестве великого Ленотра, стало результатом натурного проектирования «по вехам», заменить которое невозможно какой-либо теоретической разработкой. Под давлением общественного мнения в 1820 году Риджентс-парк был открыт для широкой публики, в 1826 году свои ворота распахнул Гайд-парк, в 1846 году за ними последовал Баттерси-парк. В результате этого Лондон получил широкое кольцо островных зеленых массивов, которые в совокупности заняли свыше 700 га.

Накануне первой и второй мировых войн в самом центре Лондона царил вопиющий градостроительный хаос. В частности, южный промышленный и складской район Саутворк был беспорядочно связан с противоположным берегом городскими и железнодорожными мостами.

В 1830-х годах столица Великобритании вступила в период строительства железных дорог. Первенцем в этой стране явилась Лондон-Дуврская железная дорога. Ее начали прокладывать от древнейшего в Англии Лондонского моста. Вслед за этой короткой, но важной магистралью, связавшей Англию с континентальной Европой при помощи пароходов-паромов, началось быстрое строительство других лондонских радиальных дорог. Побережье Ламанша с Брайтоном, Плимут и Саутгемптоном, Уэльс и Бристольский залив с Кардиффом, Бристолем и Батом, центральный промышленный район во главе с Бирмингемом, Манчестером и Ливерпулем, северные шотландские земли страны во главе с Глазго и Эдинбургом образовали более тесные экономические и культурные связи со столицей Британской империи. Каждая железная дорога долгое время являлась частным предприятием. Это тормозило создание в Лондоне рационального транспортного узла. Концессии на строительство английских железных дорог выдавались частным лицам британским парламентом. В 1836 году он утвердил планы по сооружению 29 железнодорожных линий общей протяженностью в 1,5 тыс. км. К 1900 году суммарная протяженность всех железных дорог на Британских островах достигла 35186 км. В центре города железные дороги завершались тупиковыми вокзалами. Это вызывало невыгодную пульсацию городского движения, а железнодорожные разветвленные запасные пути и товарные станции, которым необходимо за-

нимать городские территории, а также подъезды к вокзалам расчленили и уродовали городскую территорию. После появления железных дорог планировка Лондона усложнилась и запуталась.

В 1850-х и 1860-х годах английские архитекторы скептически относились к урбанистической хирургии, которую повсеместно применял барон Осман. Но, как и городские планировщики Берлина, сами они не решались продолжать реконструкцию Лондона, начатую при Георге IV. Поэтому в английской столице нельзя найти планировочных достижений, датированных второй половиной XIX века. Единственным крупным нововведением этого времени оказалось строительство открытого в 1863 году британским премьер-министром Уильямом Юартом Гладстоном первого в мире метрополитена.

В XIX столетии Лондон был городом контрастов. Это проявлялось в том, что с одной стороны, он являлся столицей Британской империи как крупнейшего государства мира, его экономическим и политическим центром, а с другой – городом с трущобами, в которых в бедности жили миллионы людей. В романах Чарльза Диккенса Лондон представлен мрачным городом.

В странах Европы и Северной Америки XIX век стал эпохой стремительной индустриализации и урбанизации. В том столетии в Лондоне было построено огромное количество новых фабрик и заводов, а его население увеличилось в 6

раз. В XIX веке он был самым большим городом мира, к 1900 году количество жителей составляло около 6 млн человек. В столице Великобритании появились промышленные районы, самый известный из которых – Ист-Энд, – стал противоположностью фешенебельного лондонского Вест-Энда.

В XIX век внес в облик Лондона кардинальные изменения. В 1836 году была введена в эксплуатацию первая железная дорога, соединившая Лондонский мост и Гринвич, и менее чем за 20 лет были построены 6 вокзалов. В XIX веке также были построены Часовая башня, Альберт-холл, комплекс Трафальгарской площади, Тауэрский мост. Впервые в истории существования Лондона в нем появилась канализация.

В 1855 году был создан Столичный комитет по работам (англ. Metropolitan Board of Works), контролировавший городское строительство и создание инфраструктуры разросшегося мегаполиса. В 1888 году этот административный орган ликвидировали, а его функции были впервые возложены на выборный Совет Лондонского графства.

В середине века Лондон впервые столкнулся с массовой иммиграцией. Особенно большой приток приезжих в него шел из Ирландии. В этом городе также образовалась большая еврейская община.

Развитие Лондона приостановила Первая мировая война. Он впервые подвергся авианалетам. В период между двумя мировыми войнами этот город продолжал увеличиваться, но

больше по площади, чем по населению.

В те же 1930-е годы в Лондон бежали многие евреи из нацистской Германии. В период Второй мировой войны (1939–1945 гг.) столица Великобритании подвергалась неоднократным авиационным бомбардировкам, самые тяжелые из которых были в сентябре 1940 года и мае 1941 года. Многие жители ее столицы были из нее эвакуированы. Станции метрополитена этого города стали работать как бомбоубежища. Всего за время войны в Лондоне: погибли около 30 тыс. мирных граждан, почти 50 тыс. человек получили ранения, десятки тысяч домов были разрушены.

Когда оборудование судовых доков устарело, и порт уже не мог обслуживать большие грузовые корабли, Лондон утратил статус крупнейшего порта Великобритании. Водные терминалы Лондона были перенесены в близлежащие города Феликстау и Тилбери, а район Доклендс в 1980-е был перестроен и с тех пор в нем располагаются офисы и многоквартирные дома.

С середины XX века, несмотря на приток иммигрантов из стран Содружества, особенно Индии, Пакистана и Бангладеш, население Лондона начало сокращаться, уменьшившись с почти 9 до 7 млн человек в 1980-е годы, после чего оно стало медленно увеличиваться.

В начале 1960-х годов Лондон оставался крупным индустриальным центром Великобритании с развитой легкой промышленностью, около трети его занятого населения ра-

ботало в доках и на производствах, связанных с портом, который тогда еще был в черте этого города. К концу XX века он совершил свой переход от индустриальной экономики к постиндустриальной. Тогда же возник лондонский мультикультурный английский язык.

В новом тысячелетии в Лондоне появились: Купол миллениума (Millennium Dome); Лондонский глаз (London Eye); ставшее символом этого города колесо обозрения. В начале XXI века Лондон добился права проведения у себя Олимпийских игр 2012 года. Столица Великобритании стала первым городом мира, в котором летняя Олимпиада прошла трижды.

Лондон занимает площадь около 1,58 тыс. км². После Второй мировой войны вокруг него был размещен «зеленый пояс», созданный для предотвращения дальнейшего роста территории этого города.

Центр британской столицы имеет сложную систему планировки, состоящую из радиально-кольцевых и прямоугольных улиц. Статус города – «сити» – имеют районы Вестминстер и Сити. Образованный в XI веке в качестве государственной резиденции, Вестминстер остается местом размещения королевской резиденции, парламента и правительства Великобритании. Сити площадью 2,7 км², ограниченной выстроенными римлянами стенами, оставался собственным городом на протяжении Античности и Средневековья, являлся местом ремесел и торговли. В начале XVII века из это-

го района выехала аристократия, а в XX веке место жилищ и магазинов заняли банки и офисы, в результате чего Сити стал сугубо деловым. Некогда аристократическое предместье к западу от Вестминстера положило начало исторической части Лондона, названной Вест-Энд. Расположенные на востоке от Сити поселения рабочих вокруг доков и фабрик XIX века образовали район Ист-Энд.

В римский период планировка улиц Лондона была прямоугольной, а при строительстве зданий в нем широко применялся кирпич и камень. Деревянные постройки англосаксонского периода до наших дней не сохранились. Каменное строительство возобновилось с приходом норманнов: появились каменные замки, аббатства и соборы. Однако в большинстве своем средневековая застройка оставалась деревянной и фахверковой, а планировка развивалась хаотично. Узел города формировали готический собор Святого Павла и ратуша. В XV веке началось использование кирпича и черепицы. С XIII до XVI века преобладающим архитектурным стилем была готика. Появление в начале XVII века палладианского классицизма было связано с творчеством придворного архитектора Иниго Джонса. По его проекту построены Банкетный дом и Квинс-хаус. В XVII веке одновременно с классицизмом существовал маньеризм.

С I по XIX век Лондон преследовали пожары. Основной причиной возгораний являлось использование свечей и открытого огня для отопления и приготовления еды; быстро-

му распространению огня способствовали деревянные постройки. Лондон почти полностью выгорел в Великом пожаре 1666 года. После этого деревянное строительство в нем было запрещено: жилые дома все чаще стали строить из кирпича, а общественные облицовывать портлендским известняком. Была сохранена средневековая планировка улиц.

Дальнейшее развитие архитектуры связано с деятельностью, приверженного новому стилю барокко, придворного архитектора Кристофера Рена. Среди его работ: Кенсингтонский дворец, «английский Версаль» – Хэмптон-корт, Гринвичский госпиталь и самый выдающийся памятник, достроенный при жизни автора в 1710 году, собор Святого Павла. В конце XVIII века барокко сменилось дожившим до середины XX века неоклассицизмом. В Викторианскую эпоху 1830–1860-х годов широкое распространение получила неоготика.

В период Второй мировой войны Лондон переживал воздушные бомбардировки. В послевоенное время по проекту английского архитектора и градостроителя сэра Лесли Патрика Аберкромби вокруг него был создан, ограничивавший дальнейшее расползание городской застройки, «зеленый пояс». В 1960-е годы в дополнение к старым архитектурным доминантам – куполу собора Святого Павла и башни здания парламента выросли небоскребы Сити. В 1990-е годы восточнее Сити на берегу Темзы был создан новый район с небоскребами – Кэнэри-Уорф.

Восемь лондонских королевских парков, часть из кото-

рых в прошлом являлись охотничьими угодьями правителей, занимают пространство около 2 тыс. га: Гайд-парк является крупнейшим в центре города, открытым для свободного посещения в 1826 году; вместе с примыкающими к нему Кенсингтонскими садами он образует зеленый массив общей площадью свыше 250 га, протяженностью свыше двух километров и шириной свыше одного километра. В сторону Вестминстерского дворца простираются Грин-парк и Сент-Джеймский парк с искусственным водоемом. Среди других королевских парков столицы Великобритании: Риджентс-парк, Гринвичский парк, Ричмонд-парк и Буши.

В Список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО внесены памятники архитектуры: Тауэр, Вестминстерский дворец, Вестминстерское аббатство, церковь Святой Маргариты, ансамбль зданий в Гринвиче и королевские ботанические сады Кью.

В Вестминстере расположено большинство архитектурных памятников Лондона. Основным планировочным узлом этого района является географический центр столицы Великобритании – примыкающее к Трафальгарской площади пересечение Чаринг-Кросс. Из него расходятся улицы Уайтхолл к парламенту, Мэлл к Букингемскому дворцу, Стрэнд к Сити.

В 1820-е годы по проекту архитектора Джона Нэша была сформирована ставшая местом проведения общественных мероприятий Трафальгарская площадь. На ней возвышает-

сы увенчанная статуей вице-адмирала Горацио Нельсона гранитная колонна высотой 44 м. У основания этого монумента расположены скульптуры львов. На сторонах этой площади находятся два фонтана. Во время реставрации монархии в 1675 году на Чаринг-Кросс появился обращенный к зданию парламента конный памятник казненному королю Англии, Шотландии и Ирландии Карлу I. На площади перед Букингемским дворцом расположен памятник королеве Виктории.

На месте выкупленного английским королем у его владельца дома герцога Букингемского был основан Букингемский дворец. Его первоначальный облик со временем был сильно изменен. Главный фасад дворца создан в 1913 году на месте своего сгоревшего в пожаре предшественника. Вестминстерский дворец в неоготическом стиле был построен в 1860 году. Над этим зданием возвышаются башни Виктории высотой 104 м и Елизаветы – 98 м.

На одной из площадей Сити находится колонна высотой 61 м, установленная английским архитектором и математиком сэром Кристофером Реном в 1677 году в память о Великом пожаре. Крепость Тауэр имеет два ряда оборонительных стен, центральную Белую башню времен короля Англии Вильгельма I Завоевателя высотой 27 м в своем внутреннем дворе. В 1894 году был построен разводной Тауэрский мост с башнями в неоготическом стиле.

Во второй половине XIX века были сооружены благоустроенные набережные реки Темзы в центральной части го-

рода: Виктории, Челси и Альберта.

Высочайший небоскреб в Сити – [Heron Tower](#) – имеет высоту 230 м. В деловом квартале восточной части Лондона Кэнэри-Уорф находится возвышающийся над уровнем земли на 244 м (50 этажей) One Canada Square. А самое высокое в Лондоне здание The Shard London Bridge ростом 310 м (87 этажей) стоит напротив Сити в районе Саутуарк.

XIII столетие стало веком ранней английской готики. Из ее образцов в Лондоне сохранилось ярчайшее по своей выразительности Вестминстерское аббатство.

Архитектура эпохи Тюдоров похожа на готическую, но отличается от нее внесением значительных изменений – глубокими и высокими окнами. Памятниками архитектуры тюдорского периода являются освященная в 1516 году капелла Богоматери или Генриха VII (короля Англии и государь Ирландии в 1485–1509 годах, первого монарха из династии Тюдоров) в Вестминстере и Дворец Хэмптон-корт в лондонском Ричмонде.

В середине XVIII века наступила эра георгианской архитектуры, которая в целом соответствовала общеевропейскому классицизму. Главными в ней были четкие формы и пропорции. В Лондоне этот период не представлен какими-то известными постройками, но в георгианском стиле возведены многие его жилые и административные здания. Среди них: спроектированные одним из ведущих мастеров специфичного позднего английского барокко и начала классициз-

ма в архитектуре конца XVII – начала XVIII века, характерных для стиля королевы Англии, Шотландии и Ирландии Анны Стюарт» и раннегеоргианского периода культуры Великобритании Николасом Хоуксмуром церкви; занимающее целый квартал между центральной улицей Стрэндо и рекой Темзой общественное здание в стиле классицизма Сомерсет-хаус архитектора сэра Уильяма Чемберса; созданный архитектором Джеймсом Уайеттом развлекательный центр «Пантеон» на Оксфорд-стрит. В 1761–1762 годах на территории этого комплекса была возведен первый образец китайской архитектуры в Европе – большая пагода. Напротив этих садов в стиле чистого классицизма был построен старинный особняк герцогов Нортумберлендов – обладающая искусным чередованием геометрических форм и тонким колористическим мастерством усадьба Сайон-хаус. Работа над ее интерьерами продолжалась до 1769 года – до тех пор, пока у его владельцев не закончились необходимые для этого средства.

В 1873–1882 годах по проекту английского архитектора, ведущего деятеля викторианского готического Возрождения Джорджа Эдмунда Стрита был построен Королевский судный двор. Среди знаменательных монументов этого стиля выделяется расположенный в Кенсингтонском парке, спроектированный известным английским архитектором эпохи готического возрождения Георгом Гилбертом Скоттом и открытый в 1875 году Мемориал принца Альберта.

Букингемский дворец и Мраморная арка у входа в Гайд-

парк спроектированы Джоном Нэшем в стиле классицизм. Вестминстерский собор является образцом неовизантийского стиля. Ныне несуществующий Хрустальный дворец был создан в индустриальном стиле.

Мелодии Вены

«Архитектура – это музыка в пространстве, как бы застывшая музыка».

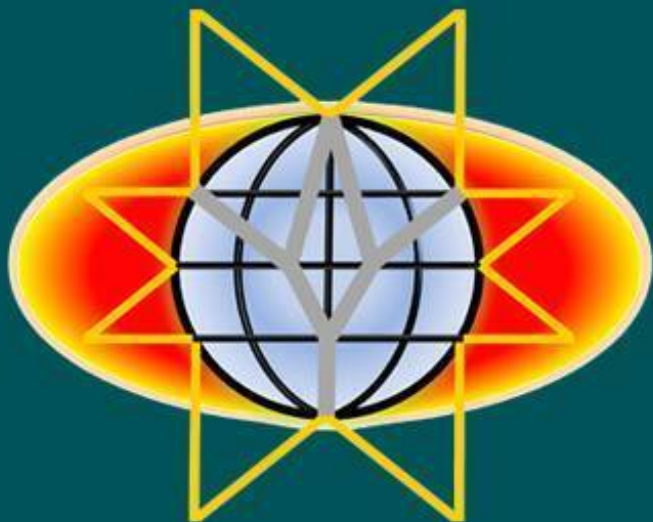
*Фридрих Вильгельм Йозеф Шеллинг,
философ, один из главных представителей
немецкого идеализма*



















При возникновении мыслей о столице Австрии в сознании всплывают красивые мелодии, звуки высоких чувств, романтика прогулок по красивому городу, любовные экипажи на конской и механической тягах.

Вене присущи центральноевропейский стиль современной жизни и буржуазная размеренность. Этот город – европейский эстет, центральный район которого создан на месте уничтоженных средневековых стен и эспланады.

Через 9 лет после больших политических потрясений, ко-

торые принесли с собой три буржуазные революции 1848 года, началась планировочная реконструкция столицы империи династии Габсбургов. Избавляясь от своей экономической отсталости, которая особенно ярко проявлялась на востоке страны, преимущественно в прикарпатских славянских районах, Австрия стала быстро строить сеть железных дорог. Ее центром оказалась, прежде всего, Вена. Одновременно с этим в Чехии, и особенно по Дунаю – в Будапеште и столице Австрии, резко выросла концентрация промышленного производства.

К середине XIX столетия население Вены увеличилось до полумиллиона человек. При этом столица Австрийской империи еще не имела удовлетворительных транспортных связей и собранных в единое целое административного и культурного центра. До 1850-х годов в Вене сохранялись защитившие ее в свое время от многочисленных осад, в частности последнего нашествия турок, пытавшихся в 1683 году прорваться в Западную Европу, крепостные стены. Наполеоновские войны продемонстрировали устарелость и ненужность внутренней крепости по причине того, что этот город вышел далеко за пределы своего плотно застроенного средневекового ядра и распространил свои радиальные предместья в сторону живописных альпийских предгорий Венского леса и вдоль Дуная. Тем не менее, старые стены занимали большое пространство, а вместе с эспланадой, на которой проходили парады гвардейских полков, они отнимали у данного города

до 2 тыс. га ценнейшей территории. Поэтому после революции в 1857 году эти архаические укрепления решено было снести.

Вена находилась под влиянием «хирургической планировки» Парижа. Но для разработки генерального плана австрийской столицы Франц-Иосиф и его правительство привлекли национальные немецкие силы. Генплан этого города скомпоновали Эдуард Ван-дер-Нюль и Август фон Сикардсбург, а руководителем возведения общественных комплексов стал прославленный строитель Дрезденской галереи Готфрид Земпер. Эти архитекторы являются главными авторами своеобразного кольцевого центра Вены. Он словно гирлянда нанизан на кругообразную бульварную магистраль Рингштрассе.

Опытные планировщики и ценители памятников старого зодчества, Ван-дер-Нюль и Сикардсбург решили преобразовать весь средневековый центр Вены в своеобразный, непроницаемый для сквозного движения, архитектурно-художественный заповедник. Транзитные перевозки решено было перенести только на кольцо. При радиусе центрального ядра не более 700 м от Грабена и до Рингштрассе, сделать это было возможно, без нанесения ущерба пешеходам. Таким образом, движение в центре Вены уподоблялось карусельному с безопасным использованием обтекаемого острова. Столь остроумное решение транспортной задачи было подсказано сложившейся ситуацией задолго до возникно-

вения идеи Энара о «лучеиспускающих ядрах городов». После осуществления имеющей 5,5-километровую длину Рингштрассе все радиальные маршруты Вены свободно достигают центрального кольца. Оно перераспределяет пассажирские потоки в различных направлениях – к вокзалам, большим промышленным и жилым районам, находящимся у староречий Дуная и на склонах гористого Венского леса, местам массового отдыха людей.

Большое достоинство разработанного в то время генплана Вены заключалось в том, что для ее главной кольцевой магистрали была избрана, состоящая из хорошо подобранных и контрастных друг другу прямолинейных отрезков, ломаная трасса. Эта магистраль получила ширину 60 м и была превращена в хорошо благоустроенный тенистый бульвар, по сторонам которого двигался рельсовый транспорт. Кольцо Рингштрассе также периодически примыкает к городским общественным паркам, среди которых особенно ценен Народный сад. Он создан в виде розария и расположен напротив парламента, как и большой английского типа Городской парк с его лебедиными озерами.

Прием ориентации зданий на колокольню собора святого Стефана был взят проектировщиками из опыта ориентации венского Бельведера и других вельможных дворцов XVIII столетия. Но, освобождая внутренний проезд Рингштрассе от конкурирующих с колокольней вертикалей, они предлагали установку башенных зданий лишь на противоположном,

внешнем проезде. Планировочная композиция центра Вены обладала многообразными положительными предложениями. Однако среди новых общественных зданий, несмотря на высокое качество строительных и отделочных работ, ни один из объектов нельзя отнести к артистическим творениям зодчества. Построенные по проектам Земпера музеи и полуциркульный восточный корпус императорского дворца оставляют желать много лучшего. Повторяющие увенчания церквей эпохи барокко музейные купола кажутся здесь неуместными, а дворец, не имеет даже удовлетворительных пропорций. Стоящее рядом холодное псевдоантичное здание Рейхсрата (парламента) не вступает в художественный диалог с ложноготической ратушей. А она проявляет безразличие к университетскому корпусу и расположенному напротив дворцовому театру. Лучшие зодчие тогдашней Европы не достигли здесь композиционного единства ансамбля и не нашли художественных образов, связанных с функциональным назначением зданий.

В 1830-х годах во всех странах мира начала увеличиваться художественная деградация зодчества.

«...не нужно думать, что человеческий гений беспрельно обширен; и если так много будут вычерпывать из него в пользу развития инженерии и техники, то ничего не останется для всех прочих наук и искусств».

*Готфрид Земпер,
участник реконструкции Вены
(впервые увидев сборно-разборный павильон
так называемого Хрустального дворца,
построенный английским архитектором, садоводом и бо-
таником*

*Джозефом Пакстоном из стекла и металла для откры-
той
в 1851 году Первой всемирной выставки в Лондоне)*

В ходе всеобщего духовного оскудения градостроительное искусство деградировало первым. Как показала Вена, оно утратило возможности воздействия на архитектуру отдельных зданий. Вслед за ним устойчивого стилистического языка лишилось и зодчество. В таком состоянии градостроительная культура находилась накануне, отмеченного становлением государственно-монополистического капитализма, XX века.

Два Берлина

«Берлин станет столицей мира, сравнимой лишь с древними Египтом, Вавилоном или Римом. Что там Лондон, что Париж!»

Адольф Гитлер,

фюрер Германии

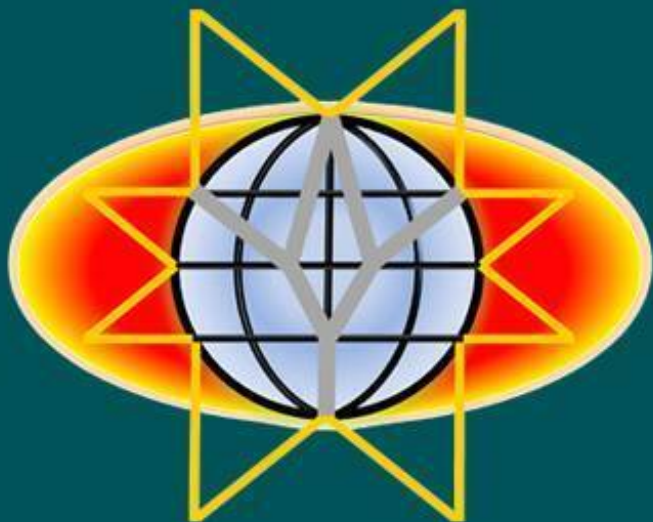
(в ночь с 11 на 12 марта 1942 года в Волчьем логове (нем. Führerhauptquartier (FHQ) –своей главной ставке и командном комплексе Верховного командования вооруженными силами Германии в лесу Герлиц недалеко от города Растенбурга, Восточная Пруссия)

















Столица двуединого государства – целостной Германии – Берлин – это строгость, нордичность, спокойный стиль, разлинейность улиц и фасадов зданий, концерты на площадях. Улицы Берлина прямые и аккуратные, отражающие любовь немцев к порядку и чистоте.

После объединения Германии и собственно Берлина он стал самой большой европейской музейной метрополией. В этом более чем трехмиллионном городе насчитывается 170 музеев.

Официальной датой основания Берлина считается 1237 год. Этот город возник из парного городского поселения Берлин – Кельн. Последний был расположен на острове на реке Шпрее, а первый напротив него, на восточном берегу. Кельн в документах впервые упоминается в 1237 году, Берлин – в 1244 году. В 1307 году состоялось объединение обоих этих городов, и для них была построена общая ратуша.

В 1415 году курфюрст Фридрих I основал маркграфство Бранденбург, которым руководил до 1440 года. С этого времени представители династии Гогенцоллернов правили в Берлине до 1918 года, сначала в статусах маркграфов и курфюрстов Бранденбурга, с 1701 года в качестве королей Пруссии и, наконец, как германские императоры (кайзеры). Изменения во власти городские жители приветствовали не всегда. В 1448 году они выступили против строительства кур-

фюрстом Фридрихом II Железным замка. Успехом этот протест не увенчался, однако лишил население многих его экономических и политических свобод. В 1451 году Берлин был провозглашен городом-резиденцией бранденбургских маркграфов и курфюрстов, поэтому свой статус свободного торгового города он утратил.

На столице Германии сильно сказалась, длившаяся между 1618 и 1648 годами, Тридцатилетняя война: треть его домов была разрушена и половина жителей утеряна. В 1640 году от своего отца принял правление известный как Великий курфюрст Бранденбургский, Фридрих Вильгельм. В проводимой им политике было стимулирование иммиграции и высокая степень религиозной терпимости. Во второй год своего правления он основал пригороды Фридрихсвердер, Доротеенштадт и Фридрихштадт.

В 1671 году Фридрих Вильгельм предоставил убежище 500 еврейским семьям из Австрии. А Потсдамским эдиктом 1685 года пригласил в Бранденбург французских гугенотов. Данным предложением воспользовались более 15 тыс. французов, 6 тыс. из которых осели в Берлине. Около 1700 года выходцы из Франции составляли уже 20 % жителей Берлина, и ее культурное влияние в нем стало весьма значительным. В этом городе также уже было много иммигрантов из Богемии, Польши и Зальцбурга.

В 1701 году состоялась коронация Фридриха I (в городе Кенигсберге) в результате чего Берлин стал столицей коро-

левства Пруссия. В 1709 году за этим последовало объединение городов Берлин, Кельн, Фридрихсвердер, Доротеенштадт и Фридрихштадт. Эти пригороды уже давно считались фактически частями Берлина.

9 октября 1760 года в ходе Семилетней войны 1756–1763 годов Берлин капитулировал перед 35-тысячными русско-австрийскими войсками под командованием саксонского графа Готтлоба Генриха фон Тотлебена, генерал-фельдмаршала графа Захария Григорьевича Чернышева и австрийского имперского фельдмаршала графа Франца Морица фон Ласси. Из 14 тыс. защищавших этот город солдат 4,5 тыс. было взято в плен. Помимо них, в качестве трофеев было получено 143 орудия, 18 тыс. ружей и пистолетов, 500 тыс. талеров контрибуции, разногласия при дележе которой стали причинами стычек между союзниками. Тогда это город подвергся также грабежам и поджогам, в основном со стороны австрийцев и саксонцев. Переданные городскими властями русскому генералу, символические ключи от Берлина сейчас хранятся в Казанском соборе Санкт-Петербурга. Через четыре дня после получения известия о приближении к Берлину основной прусской армии, русско-австрийские войска его покинули. По оценке магистрата этого города, общий ущерб от их пребывания в нем составил около 2 млн талеров.

14 октября 1806 года Пруссия потерпела сокрушительное поражение в битве с наполеоновскими войсками при Йене и

Ауэрштедте. Оно побудило ее к реформам, ставшим решающими в ее дальнейшем развитии и давшим мощный толчок процессам в экономике и системе образования. В ноябре 1806 года в Берлин вошли французские войска под командованием Наполеона Бонапарта. 21(9) ноября 1806 года, находясь в нем, он объявил континентальную блокаду Англии. В феврале 1813 года русские войска во главе с генералами Михаилом Семеновичем Воронцовым, Фердинандом Федоровичем фон Винценгероде и Александром Ивановичем Чернышевым, преследуя остатки армии Наполеона, вторично заняли этот город. К 1861 году в состав Берлина вошли его новые пригороды Веддинг, Моабит, Темпельхоф, Шенеберг.

В 1871 году Берлин был провозглашен столицей новообразованной Германской империи.

По окончании Первой мировой войны, в результате Ноябрьской революции, в 1919 году в Германии была провозглашена Веймарская республика, однако официально, как и во времена монархии, немецкое государство продолжало именоваться «Германский рейх» (нем. Deutsches Reich).

В 1920 году был принят закон об образовании Большого Берлина, в результате чего границы германской столицы были расширены за счет присоединения к ней прилежавших городов и общин. Численность населения нового городского образования превысила 4 млн человек. Оно стало крупнейшим промышленным, научным и культурным центром Гер-

мании и евразийского континента.

После прихода к власти национал-социалистов в 1933 году Берлин стал столицей Третьего рейха.

В 1936 году в Берлине прошли XI летние Олимпийские игры, использованные нацистами для пропаганды своей идеологии.

В 1938–1939 годах под руководством Альберта Шпеера – личного архитектора Гитлера и с 1937 года генерального строительного инспектора столицы нацистского Третьего рейха – был разработан генеральный план реконструкции Берлина и его преобразования в будущую столицу мира под названием «Германия».

Во время Второй мировой войны большая часть Берлина была разрушена в результате многочисленных бомбардировок и уличных боев 1945 года. После взятия города Красной армией и капитуляции Германии Берлин, как и вся Германия, был разделен на четыре сектора под оккупационным управлением. Секторы США и Великобритании были образованы в западной части этого города, а сектор Советского Союза – в восточной. 26 июля 1945 года появился французский сектор.

Противостояние западных союзников и СССР привело в 1948–1949 годах к экономической блокаде Западного Берлина, для преодоления которой его государствами-сторонниками был организован так называемый воздушный мост для снабжения этого города. В 1949 году оно привело к

образованию на оккупированных территориях двух немецких государств: вначале Федеративной Республики Германии (ФРГ) в западной зоне, а следом за ней Германской Демократической Республики (ГДР) на востоке.

Западный Берлин стал «витриной Запада» – городом с высокими уровнями жизни, социальной защиты и демократических свобод.

ФРГ своей временной столицей сделала город Бонн, а ГДР свою столицу разместила в Восточном Берлине. Усиление противостояния между советским и западным блоками на территории Берлина, а также значительный отток населения из Восточного Берлина, который только в июле 1961 года покинули 30 тыс. его жителей, привели в 1961 году к возведению социалистической ГДР Берлинской стены. Во время ее строительства в Западный Берлин бежали 85 военнослужащих и сотрудников служб безопасности, а также 400 гражданских лиц. С этого времени переход граждан между Западным и Восточным Берлинами допускался только через пограничные контрольно-пропускные пункты.

Правовой статус разделенного города урегулировало, подписанное в 1971 году, Четырехстороннее соглашение по Западному Берлину.

В начальный период разделения Берлина на две части, после 1949 года, примечательной чертой всех региональных проектов застройки этого города было практически полное игнорирование данной политической реалии архитекторами

на западе и востоке. Соседние части городских территорий в этот период рассматривались в качестве объектов реализации единых по замыслу архитектурных проектов. «План использования территории Западного Берлина», неоднократно разрабатывавшийся в период 1965–1978 годов, в части разработки демографической гипотезы и предложений по развитию транспортной инфраструктуры охватывал всю территорию Большого Берлина. Лишь в разработанной в 1984 году новой редакции этого плана его проектные решения были жестко ориентированы на проблемы развития западной части города и практически не касались вопросов развития его восточной части или всего городского района в целом.

Аналогичная тенденция существовала в истории разработки генерального плана Восточного Берлина, который начал составляться в 1949 году и в связанном с ним «Плане пространственной организации территории Большого Берлина», разрабатывавшемся с 1955 года. Анализ и решения всех планировочных проблем касался единого городского района. На всю его территорию, а также на выделенную в ее пределах зону непосредственного тяготения Берлина в радиусе 30 км была разработана единая, рассчитанная на далекую перспективу концепция функционального использования урбанизируемого пространства, предусматривающая возможность расселения на нем не менее 4 млн человек. В соответствии с этой разработкой было предусмотрено резкое повышение уровня интенсивности использования сели-

тебных и промышленных территорий при сохранении, предназначенных для сельскохозяйственного и рекреационного использования, больших незастроенных пространств.

Предполагались также крупномасштабные мероприятия по реконструкции сложившейся на территории данного района сети автомобильных дорог: завершение строительства кольцевой автодороги, ее соединение скоростными магистралями с четырехугольником тангенциального транспортного обвода центральной части города, создание системы репрезентативных улиц, соединяющих центры городских районов с зоной общегородского центра. Район Курфюрстендамм считался единым деловым центром города (своего рода Сити), однако его конкретные функции определены не были.

В 1989 году под давлением населения ГДР Берлинская стена пала. Это стало возможным благодаря отказу СССР от вмешательства во внутренние дела этого государства. 3 октября 1990 года оно присоединилась к зоне действия «Основного закона ФРГ». В результате этого Германия стала единым государством. В 1991 году его бундестаг принял решение о будущем переезде в Берлин. Этим был подведен итог дискуссии о месте нахождения столицы объединенной Германии. 1 сентября 1999 года ее правительство и парламент начали свою работу уже в этом городе.

В нем сохранились отдельные черты средневековой застройки. В XVIII–XIX веках в нем были созданы: правильные по очертанию площади, например, Жандарменmarkt;

широкие улицы, среди которых Унтер-ден-Линден; парадные ансамбли и застройки в стиле барокко. В самом начале XX века наступила эйфория строительства и роста. Проведенная в 1910 году выставка под названием «Общие принципы градостроительства» показала образец европейского города, к которому стремился Берлин. После Второй мировой войны в его обеих частях были восстановлены исторические памятники и жилые массивы. К ним добавились новые районы: Лихтенберг и Марцан в восточной части города, Меркишес Фиртель на севере Западного Берлина. Из старинных построек в Берлине сохранились: церковь святой Марии, Берлинский собор, Оперный театр, Бранденбургские ворота, Красная ратуша, перестроенный в 1999 году Рейхстаг, Дворец Бельвю (официальная резиденция федерального президента Германии). На площади Брайтшайдплатц в качестве памятника-напоминания о войне сохранены и законсервированы руины разрушенной в ее период церкви императора Вильгельма. В восточной части Берлина находится Трептов-парк. В нем расположен памятник-кладбище воинам Советской армии, павшим в боях за Берлин, с мавзолеем, на котором установлена статуя Воина-освободителя работы скульптора-монументалиста Евгения Викторовича Вучетича.

В послевоенное время в Берлине были построены: интернациональным коллективом архитекторов новый квартал Ганза; жилой квартал авторства Ле Корбюзье возле Олим-

пийского стадиона; Карл-Маркс-аллея; Дом радиовещания; Госсовет; Конгрессхалле (архитектор Хью Стаббинс), Дворец республики; промышленная выставка Interbau, Берлинская филармония, Новая национальная галерея (1968 год; архитектор Людвиг Мис ван дер Роэ).

Визитными карточками Берлина стали всемирно известные Бранденбургские ворота, колонна Победы, берлинский мишка – яркий символ, выражающий открытость и толерантность столицы Германии.

Несколько десятилетий после окончания Второй мировой войны восточная и западные части Берлина развивались, как различные города в разных социально-экономических системах. Это способствовало созданию новых университетов, театров. В каждой части города есть свой зоопарк.

Основанный в 1844 году Берлинский зоологический сад является старейшим в Германии, а его коллекция самая обширная по количеству представленных видов животных – 14 тыс. животных и 1,5 тыс. их видов. Второй зоопарк Фридрихсфельде возник в 1954 году в ГДР и является самым большим по площади зоопарком Европы – занимает 160 га.

На западе и юго-востоке города находятся обширные лесные массивы. В Берлине расположены более 2,5 тыс. скверов, парков и мест отдыха. Общая площадь этих рекреационных пространств – около 5,5 тыс. га. Парки, леса, реки, озера и каналы занимают около 30 % территории этого города,

в центре которого в течение более 500 лет находится самый старый и большой в Берлине по своей озелененной площади в 210 га парк Тиргартен – в прошлом участок леса перед воротами города, который его знать использовала для прогулок на лошадях и охоты. Постепенно столица Германии разрослась вокруг парка. Он растянулся от вокзала «Берлинский зоопарк» до Бранденбургских ворот и находится в непосредственной близости от зданий правительства и парламента.

На пересечении дорог Восточно-западной оси и Улицы 17 июня находится, построенная в 1864–1873 годах и увенчанная 8-метровой фигурой богини Виктории, берлинская колонна Победы высотой 69 м, к которой ведут 285 ступеней. С высоты расположения этого монумента открывается панорама Берлина. Наряду с Тиргартеном крупным парком Берлина является созданный в 1876–1882 годах первым берлинским директором садового строительства Иоганном Генрихом Густавом Мейером Трептов-парк.

Большие возможности для отдыха предоставляет и, находящийся в 30 минутах езды от центра Берлина, пляж на озере Ванзее. Возле самого большого леса на территории Берлина – знаменитого Грюневальда, – в котором растут буки, березы, каштаны, вдоль цепочки озер ледникового периода Халензее, Кенигсзее, Дианазее и Хундекельзее при Бисмарке был построен жилой квартал.

Более десятка небоскребов Берлина имеют высоты 100 и более метров.

Реконструкция германской столицы осуществлялась стремительно и представляла собой грандиозную стройку Европы. На пограничной зоне, разделявшей прежде Берлин, Западную и Восточную Европу, расположена Потсдамская площадь. На ней, в частности, находятся многоэтажный офис концерна Daimler-Chrysler и германская штаб-квартира из стекла, бетона и пластика компании Sony.

Возле Бранденбургских ворот проходит символический шов, которым срастается Германия, столица которой некогда была точкой геополитического напряжения.

Архитектурное объединение Германии и реконструкция Берлина вызвали большой общественный резонанс: она затронула городские инфраструктуры, капитальный ремонт старых и строительство новых музеев, сооружение административных зданий вокруг Рейхстага, в том числе канцлера ФРГ. Инвесторами стали крупные концерны: Daimler-Chrysler и ему подобные. А подрядчиками выступили немецкие строительные фирмы, предоставленная которыми работа способствовала уменьшению высокого уровня безработицы, особенно в восточной части Германии.

Работы процессов обновления Берлина рачительные и экономные немцы подавали как супершоу: гигантскую строительную площадку, в которую, по сути, был превращен этот город, они использовали для извлечения доходов.

Занятые в Берлинском проекте архитекторы четко следуют установке мэрии этой столицы: при реконструкции лик-

видировать ее геттообразность. В отличие от многих других мегаполисов, современный Берлин не разделен по функциональному принципу, когда все офисы находятся в одной части города, жилые кварталы – в другой, а развлечения – в третьей. Девизом этой критической и специфической реконструкции Берлина стали разнообразие в единстве и гармония несовместимого.

Общей градостроительной тенденцией в грандиозных проектах реконструкции центра Берлина является принцип так называемой критической реконструкции. Он был выдвинут и развит архитектурным историком Дитером-Хофманом Акстхельмом и влиятельным архитектором Хансом Штиманном. Воссоздание классической традиционной улично-дорожной сети и в особенности городских кварталов было ее фундаментом и ударом по стремившимся подчинить «власти отдельных зданий» патриархальные традиции европейских городов модернистам.

Перестройка Берлина затронула реконструкцию жилых кварталов, где тоже есть построенные в 1980-е годы панельные социалистические так называемые хрущобы. В Берлине их перестраивают, превращая в современное жилье для людей со средними доходами. Квартир в таких домах стало вдвое меньше привычного, а уровень комфортабельности больше. Отсутствие в Германии бесплатной приватизации жилья позволило, выкупить у муниципалитета около 2,5 тыс. старых квартир, провести их реконструкцию, создать

новую инфраструктуру и получать доходы от предоставления недвижимости в аренду.

В Берлине кварталы девяти- и 14-тиэтажек обрели новый вид, а здания – индивидуальность.

Сразу после объединения Германии стало очевидно, что точкой отсчета в воссоединении Берлина является его Потсдамская площадь. В 1991 году под эгидой специальной комиссии сената Берлина был проведен Конкурс на разработку генерального плана реконструкции, прилегающего к этой площади, района.

В этом творческом соревновании победил проект архитекторов Джека Хилмера и Карла Затлера. В нем они предложили новую планировочную структуру с упорядоченными кварталами, здания в которых должны иметь преимущественно определенную высоту.

Реализации этого проекта помешала частная собственность на землю. Еще до объединения Германии компаниям Daimler-Benz и Sony разрешили купить большие участки общественной земли рядом с Потсдамской площадью.

Эти их собственники заказали свой собственный план реконструкции, который разработал британский архитектор, важнейший представитель архитектуры XX века, один из инициаторов (вместе с Ренцо Пиано и Норманом Фостером) стиля хай-тек (англ. high-tech, high technology – высокая технология, высокотехнологичный) в архитектуре, лауреат Императорской и Притцкеровской премий Ричард Роджерс. Со-

гласно его проекту, Потсдамская площадь должна была получить серпообразную форму своего плана и центральный башенный объем, стать композиционно объединенной и обрести городской характер. В западном направлении от нее предполагалась прокладка новых радиальных авеню.

Однако берлинский сенат отклонил план Роджерса. После чего собственники продолжили проведение конкурса на свои площадки. План Хилмера и Затлера был существенно трансформирован архитекторами Ренцо Пиано и Яном Гейлом. Наиболее явными изменениями стали значительно более высокие сужающиеся башни и пересмотренная планировочная структура, включающая в себя офисы, торговые пространства, рестораны, кафе, жилье, развлекательные комплексы.

Архитекторам, идеи которых воплощены в плане реконструкции столицы Германии, удалось в современных материалах соединить прошлое, настоящее и будущее.

По планам Адольфа Гитлера и его архитектора Альберта Шпеера к середине XX века Берлин должен был стать столицей мира. Чтобы соответствовать этому статусу, он должен был приобрести новый облик согласно утвержденному модельному «Общему плану застройки имперской столицы».

Для позиционирования Берлина как центра великогерманского всемирного рейха, Адольфа Гитлера увлекала идея переименовать этот перестроенный город в Германию (нем. Welthauptstadt Germania).

Как в свое время рейхсканцлер Отто фон Бисмарк внушал баварцам, пруссакам и так далее немецкие идею, так же он считал: необходимым планомерно направлять к ней германские народы континентальной Европы; и целесообразным придать этой работе особенно сильный импульс, переименованием имперской столицы Берлин в Германию. Ведь, несмотря на большую географическую отдаленность от этого города, слово «Германия» в его новом репрезентативном облике способно вызвать чувство принадлежности к этому административному и культурному центру у каждого человека, входящего в германское расовое ядро.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.