

ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЭВОЛЮЦИИ МОНОГОРОДОВ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

А.А. Гундарев

В статье рассматриваются вопросы взаимосвязи архитектурно-планировочного развития моногородов и социально-экономических преобразований в регионе. Акцентируется внимание на хронологических периодах массового строительства новых городов и реконструкции существующих, а также отражаются принципиальные объемно-планировочные схемы организации городов-крепостей и городов-заводов.

Ключевые слова: архитектурно-планировочные преобразования, планировочная структура, планировочный каркас, моногорода, города-крепости, города-заводы.

Актуальная на сегодняшний день проблема городской моноспециализации носит объективный исторический характер. Природа появления и распространения данного феномена уникальна и в каждом конкретном случае вызвана рядом причин. Среди них и ответ на внешние вызовы конкурентного развития стран-лидеров, и государственное регулирование внутренних процессов расселения и пространственной оптимизации, а также необходимость, вызванная техническими условиями функционирования средств транспорта. Понимание факторов возникновения монопоселений и особенностей исторической преемственности в циклическом развитии служит базисом для определения их новой миссии в постиндустриальном обществе.

Моногорода Челябинской области имеют богатую историю и были основаны в разные периоды как ответ на внешнюю угрозу, подъем национальной экономики путем развития и совершенствования металлургического производства и наращивания военно-политической мощи. Моно-

рода не возникали случайно. Они были следствием государственной политики и социально-экономических преобразований, выступали в качестве ведущих центров становления Российского государства и воспитывали новую социальную прослойку общества.

Чтобы проследить эволюцию архитектурно-планировочной организации моногородов необходимо определить основные хронологические периоды, тесно связанные с фазами их роста, провести анализ факторов, влияющих на жизненный цикл и выявить главные принципы планировки и застройки, объемно-пространственной композиции и характера реконструкции моногородов различной функциональной специализации.

Исторически можно выделить несколько основных этапов становления и развития монопоселений Челябинской области:

- 1) 30–80-е гг. XVIII в. – строительство городов-крепостей и городов-заводов на территории Горнозаводского района и Зауралья;
- 2) 1780–1870 гг. – восстановление городов-заводов и городов-крепостей;
- 3) 1891–1914 гг. – строительство железных дорог на Южном Урале;
- 4) 1920–1950 гг. – строительство индустриальных городов, отвечающих новому типу социально-экономической системы. Развитие поселений до статуса города;
- 5) 1950–1960 гг. – строительство наукоградов и центров ядерной энергетики.

В XVII веке, как ни парадоксально, освоение Урала началось с севера, вдоль Бабиновского тракта, соединяющего Соликамск и Верхотурье. Бабиновский тракт стал важнейшей государственной дорогой (участком), по которому проходили караваны с товарами и данью из Сибирского ханства. Только по нему разрешался проезд служивых и торговых людей, провоз почты с денежной и меховой казной [5]. Позднее основной Сибирский путь был смещен южнее и стал проходить по новому, ранее окольному пути Пермь-Кунгур-Екатеринбург. Московско-Сибирский тракт был не единственным транспортным коридором: его дублером в широтном направлении была Старая Казанская дорога, а именно участки гужевых и водных путей, пересекавших современную территорию Челябинской области. Южный участок дороги пересекал Челябинскую область в широтном направлении вдоль русла р. Уй по степной зоне, соединяя г. Уфу и Троицкую крепость. Северный участок широтного направления совпадал с руслом реки Синара, соединяя Ялуторовск и Уфу. Меридиональный участок, захватывающий предуралье и широтный северного направления пересекались у оз. Касли, [5] образуя знаковый транспортный узел многочисленных дорог. Основные ареалы расселения формировались вдоль транспортных направлений – планировочных осей развития сети поселений. Именно сети поселений, потому что экономические, социальные, пространственные и производственные связи к тому времени еще не сложились, или отличались слабым развитием. Определяя основные русла расселения, транспорт-

ные артерии, задавали направление развития Урала, а возникающие вдоль них населенные пункты служили опорными центрами, выполняя оборонительные и торговые, а также транспортно-обслуживающие функции.

В 1736 году заложены первые крепости на Исетской оборонительной линии: Чебаркульская, Миасская, Челябинская и Еткульская крепости – Верхнеицкая оборонительная линия, в состав которой вошли Кизильская, Магнитная и Уклы-Карагайская крепости, а также Уйская линия крепостей, подчеркивающая направление Казанской дороги. В ее составе выделяются Уйская, Степная, Каракульская, Троицкая, Крутоярская и Усть-Уйская крепости [3]. В связи с выгодным географическим положением и политической волей властвующих воевод некоторые крепости, например Челябинская, Троицкая, Верхнеицкая (Верхнеуральск) стали крупными административно-торговыми центрами, а позже получили статус города. Можно констатировать, что это была целенаправленно формируемая система расселения, с устойчивыми связями и иерархической соподчиненностью населенных мест между собой, выполняющая главную системную функцию – административно-оборонительную.

Прямоугольные или квадратные в плане крепости с выступающими из общего объема башнями по углам отвечали условиям местности. По периметру они были окружены валом, рвом с водой или смесью дерна. С течением времени крепости обрастают кварталами посадских людей. На основе внешних транспортных коммуникаций складывается регулярная планировка посада, который развивается на свободных территориях внутри крепостных стен. Планировочная структура на этапе становления городов-крепостей не отличалась разнообразием: главной особенностью было выделение композиционной доминанты – церкви и наличие казарм, технических помещений (пороховых складов, складов вооружения) и административно-хозяйственных помещений. Внутри крепости разбивалась регулярная сетка улиц с тяготеющими к квадрату кварталами служилых людей с семьями. Отличительной особенностью крепостей было наличие от одной (Верхнеуральск) до трех (Троицк) площадей [2], образованных на пересечении главных улиц. Первая площадь выполняла административную функцию, вторая – торговую, а третья могла быть совмещенной и меньших размеров.

К началу XVIII в. остро ощущалось отставание в техническом и оборонно-промышленном плане России от западноевропейских держав. Первые поражения в Северной войне побудили государство к исследованию Урала и Зауралья. В путевых заметках исследователей указывалось, что этот край просто удобен для строительства металлургических заводов. Лес мог давать в достаточном количестве промышленное топливо, густая сеть рек обеспечивала основу для создания энергосистем предприятий, территория сравнительно быстро заселялась, успешно развивалось сельское хо-

зайство [1]. В 50–60-е годы XVIII в. вектор строительства металлургических заводов из Северного и Среднего переносится на Южный Урал. Первым на территории современной Челябинской области стал Каслинский чугунолитейный и железоделательный завод, основанный в 1746 г. и запущенный в действие в 1749 г. тульским купцом Я. Коробковым. В 1747 г. балахонский купец П. Осокин основал Нязепетровский завод. В 1750-е г. на Южном Урале было построено 26 металлургических заводов, крупнейшими из которых были Златоустовский (1754), Катав-Ивановский (1759), Кыштымский Верхний (1757), Усть-Катавский (1759), Симский (1761), Уфалейский (1764) [1]. Вследствие необходимости в ресурсах зона влияния завода расширялась и включала в себя лесные массивы, где выжигали уголь, месторождения металлической руды и плотины на реках. В основе функционирования завода действовал принцип территориально-производственного деления с целью оптимизации технологического цикла. Возникло подобие производственного комплекса с доминирующей функцией и обслуживающей функцией (подсобные хозяйства). Заводское поселение складывалось из заводских сооружений, включая здание заводуправления, и жилых кварталов рабочих, находившихся на некотором расстоянии и расположенных около реки или пруда единым комплексом или разрозненно в зависимости от условий местности. Значимым планировочным элементом выступал заводской пруд и предзаводская площадь. Система планировки строилась на двух взаимно перпендикулярных композиционно-планировочных осях – заводе и плотине с заводским прудом [4]. В зависимости от количественного состава рабочих людей и их семей в поселке имелось два или три селитебных массива компактно-центрической или расчлененной формы, расположенных в непосредственной близости от завода. Один массив характерен для Катав-Ивановска, Нязепетровска и Кыштыма; два – для Каслей, Златоуста и Уфалея. Достаточно спокойный городской ландшафт нарушала объемно-композиционная доминанта – церковь.

В целом, можно проследить общность композиционно-планировочных особенностей развития городов-заводов и городов-крепостей. Трассировка городских улиц и основные композиционные направления повторяли правильную форму градообразующей доминанты. Несмотря на разную функциональную специализацию, города имели много общего в архитектуре зданий и сооружений: деревянные в русском стиле жилые дома, крепостные деревянные стены в качестве оборонительных рубежей, в состав объектов пространственной среды города обязательно включали высотную доминанту – церковь (в заводах – одна, в крепостях – две и более), дом управляющего, канцелярию. Центрическая форма плана была характерна как для крепостей, так и для заводов, центральным ядром ее была или предзаводская площадь с прудом, или торгово-административная площадь.

К середине XIX века наблюдается рост территории городов с присоединением прилегающих селитебных зон, а также развитие в соответствии с первыми генеральными планами. Города-крепости уже в нач. XIX века все больше абстрагируются от военно-политической функции и приобретают черты торгово-административных центров. Торговый город не только разрастается вширь, но и реконструируется, меняя деревянный облик на каменный. При этом сохраняется историческая архитектурно-планировочная преемственность и застройка в соответствии с первыми Генеральными планами. В этот же период начинается территориальный рост заводских поселков, которые постепенно сливаются с окружением и самим заводом. Массивы селитьбы росли по принципу наилучшей пешеходной доступности к месту приложения труда и представляли подобие радиально-лучевой схемы при прямоугольной планировке самого завода. Естественный процесс, нарушающий историческую планировку городов-заводов, приходилось регулировать Генеральными планами. Новые городские кварталы либо вытягивались вдоль реки и пруда, приобретая черты линейно-полосовой планировочной структуры (Миньяр, Юрюзань, Сим), либо развивались на противоположной стороне, перешагивая через естественные рубежи, формируя рассредоточенную планировочную структуру, развивающуюся обособленно, но имеющую черты регулярной планировки (Кыштым, Миасс, Златоуст) [4]. Первыми Генеральными планами проводилось упорядочение планировки поселений. Возникают первые проблемы взаимодействия функциональных зон города: конфликт жилых кварталов с малыми производственными объектами: кожевенными, салотопенными, мыловаренными предприятиями. Важным этапом архитектурно-планировочных преобразований стало расширение жилой застройки и заводской территории путем создания резервных производственных участков и упорядочения селитьбы окраин.

В связи с железнодорожным строительством планировочная структура моногородов претерпевает многочисленные изменения негативного характера: рост промышленной зоны происходит стихийно без учета экологических требований: степени вредности предприятия, направления господствующего ветра и разрывов от селитьбы – довольно крупные промышленные предприятия занимали участки в селитебных районах, на берегах рек и вдоль железной дороги. В результате этого в южноуральских городах XX века наметилась чересполосица селитебных и промышленных территорий. В этот исторический период происходит смена стереотипов в отношении городской среды: на место эстетических и экологических принципов планировки города приходит экономическая целесообразность. В планировках городов наиболее отчетливо прослеживается привязанность к транспортным коммуникациям и форма городского плана приобретает линейные черты, отходя от компактности, что вызывает значительные трудности при взаимодействии функциональных зон.

В 1920–1930-е годы идея создания соцгорода со структурной единицей в виде жилого комбината была воплощена и развита. Она нашла свое отражение в проекте (первоначально конкурсном) г. Магнитогорска. Процесс проектирования и строительства Магнитогорска советского периода представляет собой синтез теоретической части канонов градостроительного искусства и экспериментально-новаторских направлений в решении градостроительных задач [6]. В планировке города четко прослеживается деление на левобережную часть, на северо-востоке которой был разбит промышленный район ММК, и правобережную часть. Главная композиционная и планировочная ось – р. Урал с заводским прудом служит основой планировки и задает характер улиц и дорог, раскрывает панораму городской застройки. Первоначально застраивается левобережная часть заводского пруда. Планировка отличалась отсутствием целостности групп кварталов, которые имели свободную ориентацию и, в большинстве случаев, неправильную форму. Застройка правобережной части происходила в конце 1940–1950-х. Тщательно продумана планировка кварталов правильной геометрической формы, использовалась периметральная застройка, как наиболее адаптированная к климатическим условиям Южного Урала, разбиты целостные архитектурные ансамбли улиц и площадей.

В 1930-е годы в связи с развитием энергетики вдоль планировочной оси бурогольного бассейна строятся шахтерские города Коркино, Еманжелинск, Копейск. Позднее Копейск утратит моноспециализацию. Месторождения угля в районе Коркино и Еманжелинска были официально открыты в 1931 году. Первоначальная квартальная застройка не отличалась регулярностью, сказывались стихийные условия формирования жилых кварталов, где возводились саманные, засыпные, позднее кирпичные двухэтажные жилые дома. Планировочный каркас преимущественно фокусировался на угольном разрезе путем сочетания радиальных и концентрических направлений (улиц), опоясывающих и, в то же время повторяющих верхнюю линию разреза (Коркино) и преимущественным развитием вдоль естественного рубежа (оз. Б. Сарыкуль) и планировочной оси (Еманжелинск). Здесь, как и в городах-крепостях и городах-заводах, форма главного градобразующего объекта задавала характер планировки города. В военный и послевоенный период истории новая волна переселения жителей центральной России способствует быстрому территориальному росту городов и модернизации производства. Некоторые заводы утрачивают металлургическую функцию и адаптируются под машиностроение, другие же развиваются как территориально-производственные комплексы, обогащая металлургический цикл машиностроением или приборостроительной отраслью. Расширяется зона влияния крупных городов и усложняется сеть межселенного каркаса.

Самыми молодыми моногородами в Челябинской области являются города – центры ядерных технологий: Озерск, Снежинск, Трехгорный. Они были образованы в ответ на обострение военно-политической обстановки, по словам академика А.Д. Сахарова «для мирного равновесия» Планировочная структура закрытых административно-территориальных образований отличалась компактностью с преобладанием квадратно-решетчатых и прямоугольно-решетчатых структур. Место кварталу уступил новый укрупненный планировочный модуль – микрорайон. Характерной чертой планировочной организации являлось рассредоточение производственной и селитебной зон и наличие благоустроенных рекреационных пространств. В городе формировалась непрерывная система озелененных пространств, включая бульвары, аллеи, переходящие в скверы, парки и опоясывающие город лесопарки.

Проведенный историко-генетический анализ архитектурно-планировочной организации моногородов Челябинской области показал наличие общих черт в генезисе их планировки и застройки, подтвердил значимость градообразующего объекта не только в социально-экономическом, но и композиционно-планировочном построении градостроительной системы, а также позволил определить особенности циклического развития моногородов.

Библиографический список

1. Алеврас, Н.Н. Учебное пособие для учащихся старших классов муниципальных общеобразовательных учреждений, лицеев, гимназий / Н.Н. Алеврас, А.И. Конюченко. – Челябинск: Юж.-Урал. кн. изд-во, Юж.-Урал. изд.-торг. дом, 2000. – 280 с.
2. Батулин, О. Троицк / О. Батулин, И. Козин. – Челябинск, 1981. – 92 с.
3. Виноградов Н.Б. Историческое краеведение. Челябинская область: учеб. пособие / Н.Б. Виноградов, М.С. Гитис, В.М. Кузнецов. – Челябинск: АБРИС, 2009. – 128 с.
4. История Магнитостроя: хроника в лицах и фактах / сост.: Л. Петрова, Л. Подлужнова. – Магнитогорск: Магнитог. Дом печати, 1999. – 813 с.
5. Лотарева, Р.М. Развитие архитектурно-планировочных структур промышленных городов Урала: дис. ... канд. архитектуры / Р.М. Лотарева. – М., 1973. – 199 с.
6. Самигулов, Г.Х. Что такое Старая Казанская дорога? / Г.Х. Самигулов, В.М. Свистунов // Интеграция археологических и этнографических исследований. – Одесса; Омск: «Издательский дом «Наука», 2007. – С. 66–72.

[К содержанию](#)