

УДК 72.01:72

к.арх., доцент Каменський В.І.,

Харківський національний університет будівництва та архітектури

ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА ТА МІСТОБУДІВНА КОМПОЗИЦІЯ СТОЛИЧНИХ МІСТ ЗБУДОВАНИХ У ХХ СТ. (НА ПРИКЛАДІ НЬЮ- ДЕЛІ, КАНБЕРРІ, ЧАНДІГАРХА ТА БРАЗІЛІА)

Досліджується процес взаємодії між міською композицією та планувальною структурою столиць колишніх європейських колоній збудованих в ХХ ст. Доведено, що планувальна структура визначала загалом умови формування містобудівної композиції. Композиційні рішення, які не були погоджені з розвитком планувальної структури не були здійснені в натурі.

Ключові слова: планувальна структура, містобудівна композиція, столичне місто.

Вступ. Актуальність теми. Міста завжди були візитівкою країни та цивілізації. Відповідно, суспільства та уряди всіх країн приділяють значні зусилля по створенню відповідного технічно та естетично досконалого архітектурного середовища своїх столиць. Не тільки тоталітарні, але і демократичні суспільства створюють вражаючі та навіть помпезні архітектурні ансамблі, функцією яких є насамперед надати місту та країні потрібної величі. Пригадаємо величний ансамбль центру Парижу, коли стародавня римська вісь – Декуманус підкреслюється широкою магістраллю та прикрашається новими видатними будівлями. Або хмарочоси Арабських еміратів, житлові та інші комплекси, які одразу вивели країну в світові архітектурні лідери.

Натомість попри всі зусилля, загальний кризовий стан наших міст далеко не завжди поліпшується. Можливо, причина цього полягає в помилках планувальних рішень пройдешньої епохи – індустріальної цивілізації. В цій ситуації автор вважає доцільним дослідити як розвивалися міста, що стали знаковими для містобудування пройдешньої епохи. А саме, які планувальні та художні принципи закладалися при будівництві столиць які виникли або отримали новий імпульс розвитку в ХХ ст., а саме в Нью-Делі, Канберрі, Чандігарху та Бразіліа.

Дослідження питань взаємодії містобудівної композиції та планувальної структури дозволить максимально повно в рамках статті виявити витoki проблем та досягнень в плануванні цих міст. Зважаючи на увагу яку приділяють будівництву столиць, ми можемо на їх прикладі побачити картину в цілому по галузі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Розв'язанням проблем взаємодії містобудівної композиції та планувальної структури стародавніх міст займалася велика кількість вчених. Серед значної кількості робіт помітно лідирують два напрямки - історико-культурний та утилітарно-технічний. Ці два підходи, в цілому, і сформували сучасний погляд на проблеми взаємодії планувальної структури та містобудівної композиції вищезначених міст. Спільним в роботах обох напрямків є те, що планувальна структура та композиція в містобудуванні часто-густо розглядаються окремо. Композиція має відношення до створення художнього образу міста, а структура до задоволення утилітарних проблем. Представники першого напрямку вважають, що містобудівна композиція є основою для формування планувальної структури. Цей напрямок представлений роботами А. Буніна, В. Боеріфіджіна (W. Voerefijn), І. Груза, М. Габрель, І. Кострикіна, А. Іконнікова, Т. Саваренської, Г. Фаерман (H. Fairman) та багатьох інших. Дослідження цих вчених головним чином зосереджуються на вивченні історичних міст.

Другий підхід пропонує розглядати сформовану для вирішення утилітарних проблем планувальну структуру як основу для композиції. Цей напрямок представлений роботами В. Бутягіна, М. Бархіна, Ю. Бочарова, А. Гутнова, З. Яргіної та багатьох інших, які головним чином досліджували проблеми індустріального міста. Окрему позицію займає К. Лінч (K. Lynch) та С. Моголь-Надь (S. Mogul-Nagy), які водночас пов'язують планувальну структуру та композицію з функціональними та соціокультурними особливостями міського соціуму.

На жаль, робіт які б досліджували взаємодію утилітарних та художніх аспектів в плануванні історичних міст не вистачає.

Мета статті. Головною метою статті є дослідження взаємодії планувальної структури та містобудівної композиції в процесі розвитку міст-столиць ХХ ст. Це дозволить більш глибоко зрозуміти витоки деяких проблеми урбанізації на планеті.

Виклад основного матеріалу. Бурхливе зростання економіки Європи та розвиток колоніальних держав в другій половині ХІХ ст. дозволило розгорнути широке будівництво нових столиць в колоніях за межами Європи. Так, в першій третині ХХ ст. по плану 1912 р було побудовано Нью-Делі – новий презентабельний центр колоніальної Індії. Планувальною основою центру нового міста був трикутник проспектів. [1, с.163] Для трасування нових висей, автори використали систему вулиць-доріг, які природно склалися в передмісті старого Делі. На вузловому перетині доріг був утворений діловий та торговий центр, а нижче к півдню, між двома радіальними вулицями-дорогами майже точно з заходу на схід (азимут 93⁰) протягнувся урядовий проспект «Раджпатх»

(Дорога королів) спрямований від старої гавані біля англійського форту через тріумфальну арку «Ворота Індії» до палацу Віце-короля Індії, який фланкували будівлі міністерств. (Рис.1)

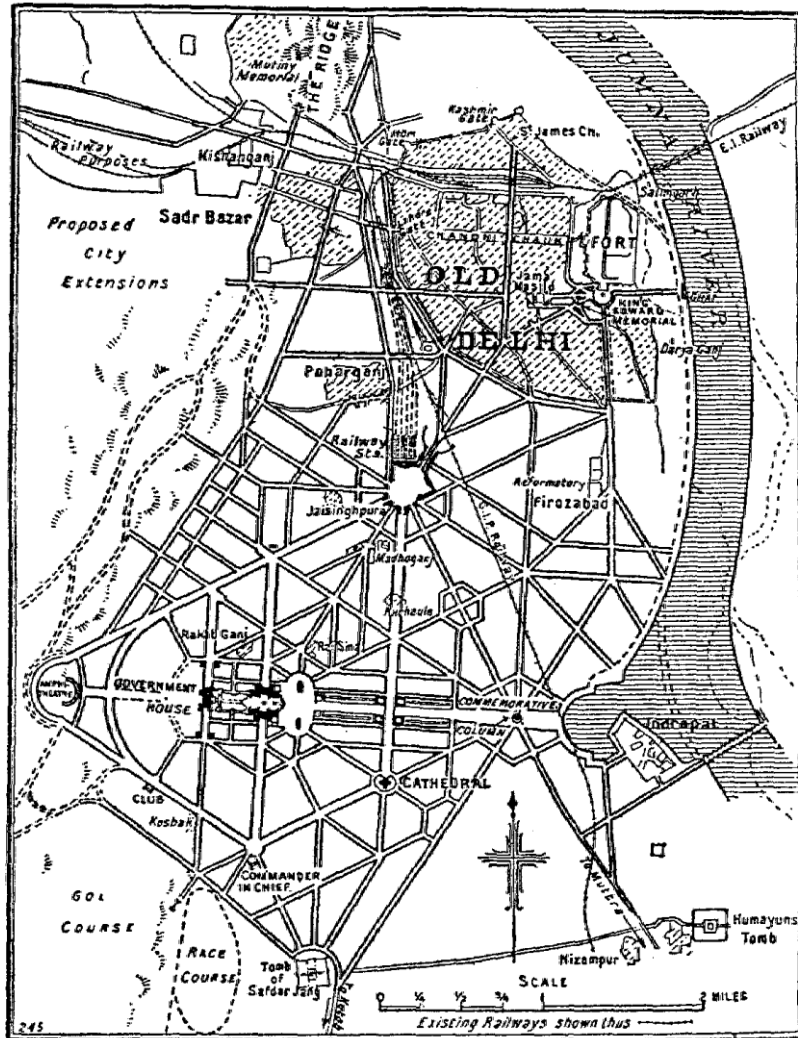


Рис. 1. Нью-Делі. Генеральний план центральної частини, 1912 р.

Проспект Раджпатх, починається від Президентського палацу, м'яко спускаючись по схилах пагорбів Аравалі, і закінчується біля меморіальної арки, оточеної зеленим шестикутником парку (щорічно 26 січня тут проводять урочистий парад, присвячений Дню Республіки). Завершенням зорової перспективи проспекту став амфітеатр Ірвіна, названий на честь віце-короля Індії (пізніше переобладнаний в Національний стадіон на 50 тис. глядачів). [2, с.1]

Друга вісь - проспект Шантіпатх (Дорога королеви) бере початок від торгово-ділового центру і перетинає бульвар Раджпатх під прямим кутом. На ньому розташувалися амбасади і виділена дипломатична зона. Чітка дзеркальна

симетрія підкреслює монументальність, значимість і виразність планувальної композиції центральної частини нової столиці. [2, с.1]

В плануванні Нью-Делі, архітектори розташували колоніальний торговий центр таким чином, що закріпили за ним майбутній центр мегаполісу, а храмову за генпланом ділянку урядового проспекту «заховали» в між магістральну територію. В цілому, це забезпечило прогнозований розвиток столиці. Новий район визначив геометричний центр Делі ХХ ст. Надалі, від цього центру вздовж своїх радіальних напрямків місто розросталося впродовж ХХ ст., утворивши к кінцю століття радіально-кільцеву планувальну структуру.

В основу архітектурного проекту Канберри в 1911 р. лягла концепція міста-парку, що передбачає великі зони природної рослинності. Архітектор У. Гриффін пристосувався до природного рельєфу (Рис. 2). Ділянка прикрашена рікою та оточена пагорбами сприймався авторами як амфітеатр, південні схили якого, оформлені монументальними урядовими будівлями, ярусами піднімалися до вершини найголовнішого урядового Капітолійського пагорбу (Capital Hill), За рікою повинні були розташуватися торговий та муніципальний центри, утворивши разом з Капітолієм трикутник в плануванні [2, с.1] (Рис.2).

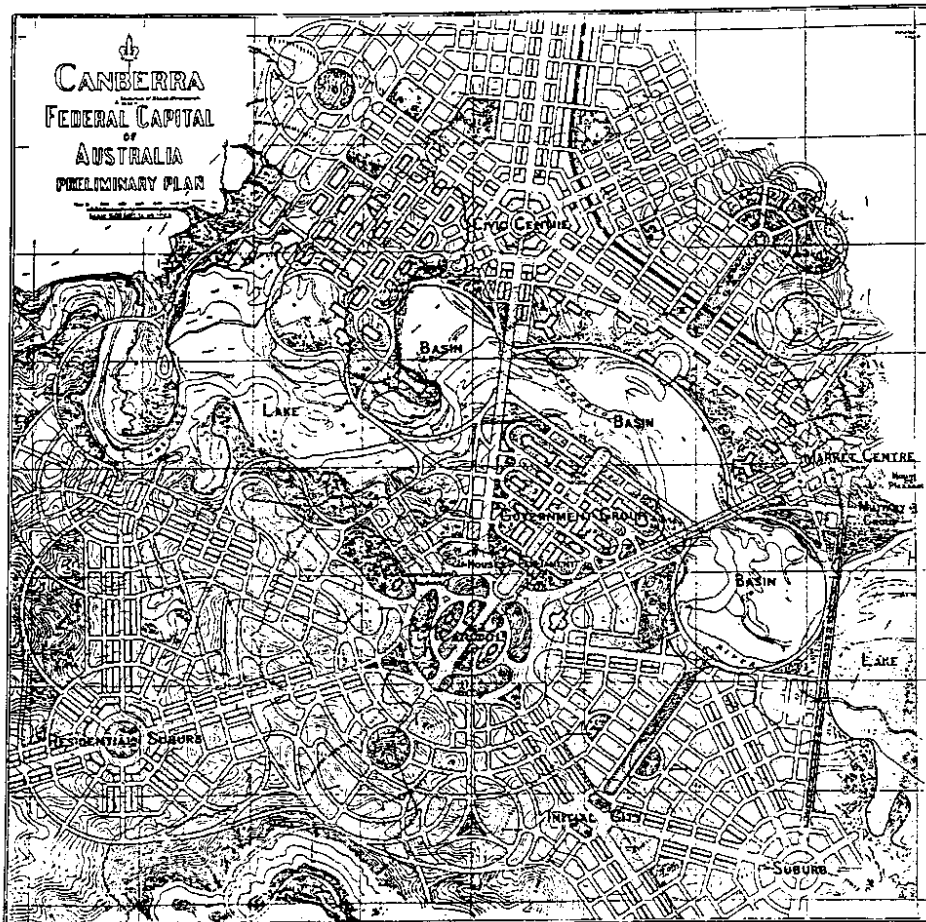


Рис. 2. Урядовий центр Канберри . Проект <http://australia-world.ru/australia.html>

Значну роль в розвитку міста відіграла дорога від узбережжя в глиб континенту, яка направлена з південного заходу на північний схід і яка була використана авторами в якості головної транспортної вісі. Ця дорога перетворившись в вулицю на якій розташувалися Парламент та муніципалітет, перерізала місто. і подальший розвиток призвів до посилення її значення як головної магістралі. Навколо цієї магістралі і розвинулося місто. На сході до неї підійшла залізниця та ще одна замиська дорога. Запланований У. Гріффінім торговий центр на пагорбі поза магістраллю не розвинувся. Відповідно, на місці торгового центру зараз розташувалися частина урядових будівель, а торгівля зосередилася навколо мерії, яка також як і урядовий центр розташувалася на магістралі. Ретельно спланована меморіальна зона з включеними в неї державними закладами протягнулася від «урядового пагорбу» до озера.

У 1951 р., уряд Східного Пенджабу звернувся до Ле Корбюзье з пропозицією побудувати нову провінційну столицю на 500 тис. жителів, яка повинна була замінити втрачений Індією древній Лахор. Міські дороги Чандігарха Корбюзье розділив на сім категорій відповідно до їх напрямку і режиму руху. Криволінійна автомобільна магістраль, що пересікає місто в подовжньому напрямі, сполучає промисловий район і залізничний вокзал з університетським і культурним центром, який розташовується на протилежній стороні міста. Перпендикулярно до неї прокладена головна магістраль. Вона обходить по контуру з двох сторін чотирикутний комерційний центр і прямує до гірського ланцюга, де на особливій терасі (вже за межами міста) знаходиться комплекс урядових будівель - Капітолій. [3, с.406]

Другорядні вулиці ділять територію міста на стандартні квартали (мікрорайони) із сторонами 800 X 1200 м. Автор пропустив широкі стрічки зелені крізь всю територію міста Серед цих стрічкових парків, що то розходяться, то звужуються, він розміщував амбулаторії, школи і інші установи. Житлові будинки, за задумом Ле Корбюзье, зверталися своїми входами до парків, тоді як протилежні фасади, позбавлені дверей, виходили на транспортні магістралі. Для найбільшого парку Чандігарха Корбюзье використовував долину струмка, що бере свій початок в майданчика Капітолія. Пішохідні торгівельні вулиці створюють власну мережу. [3, с.382] (Рис 3)

Автор передбачив, що в кожному мікрорайоні повинна розташовуватися начальна школа та магазини і ринок. І в перші роки життя міста ці ринки і стали єдиними громадськими місцями. Але за відсутністю єдиної мережі цих місць поселення в той час не склалося в єдине місто [4, с.51] На початку ХХІ ст. міське життя зосереджене вздовж магістралі яка веде до університету зі сходу та на магістралі яка поєднує замиську дорогу на півдні з Капітолієм. Саме

вздовж цих вулиць розташовані більшість ресторанів та супермаркетів. Інші території, судячи з відсутності міських об'єктів обслуговування, так і залишилися напівавтономними «міськими селищами».

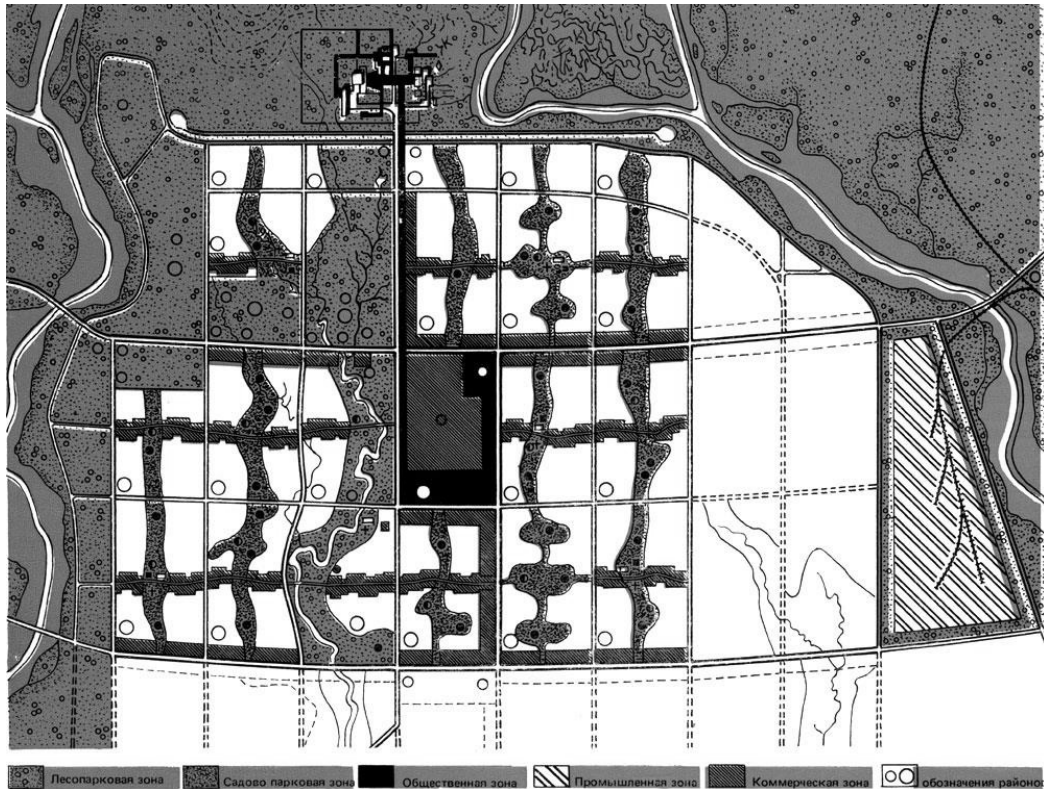


Рис. 3. Чандігарх - нова столиця Пенджабу. Проект.

Негативно відносячись до Ріо-де-Жанейро, як до цитаделі португальського колоніального режиму, борці за свободу Бразилії закликали до перенесення столиці у степові регіони центру країни. Бразилія, створювалася в якості спеціального адміністративного центру і була позбавлена індустріального та торгового значення. Місто призначалося тільки для адміністративних функцій. Населення повинно було скласти 500 тис. чоловік (Рис. 4).

Місто Бразилія схоже з Промисловим містом Т. Гарнньє та в ньому передбачено використання автомобіля як транспортного засобу [1, с.172]. Також слід зазначити, що місто схоже і з Чандигархом тим, що житлові райони відокремлені планувальними засобами та якісними відмінностями забудови. Нейтральній тканині житлових районів протистоїть індивідуалізована композиція центру з її контрастами висот забудови. В основі плану міста – перехрестя магістралей. По одній (довжиною 10 км) розташовано система центру, вздовж іншої (13,5 км) – житлові райони з кварталами 240x240 м. Житлова вісь вигнута через топографію району будівництва. Котеджні райони

розташувалися по периметру водойм. (Рис. 2). Таке рішення надало генеральному плану столиці форми літака або велетенського птаха. "Бразілія злетить над Америкою", - так говорили місцеві патріоти в період обговорення проекту. Обидва кінці подовжньої магістралі фланкують церкви, які автори винесли за межі міста. [4, с.382] План відрізнявся винятково чіткими структурними зв'язками і якісними відмінностями головних елементів – головного та районних центрів, житлових утворень, промислових районів та т.п. [5, 113]

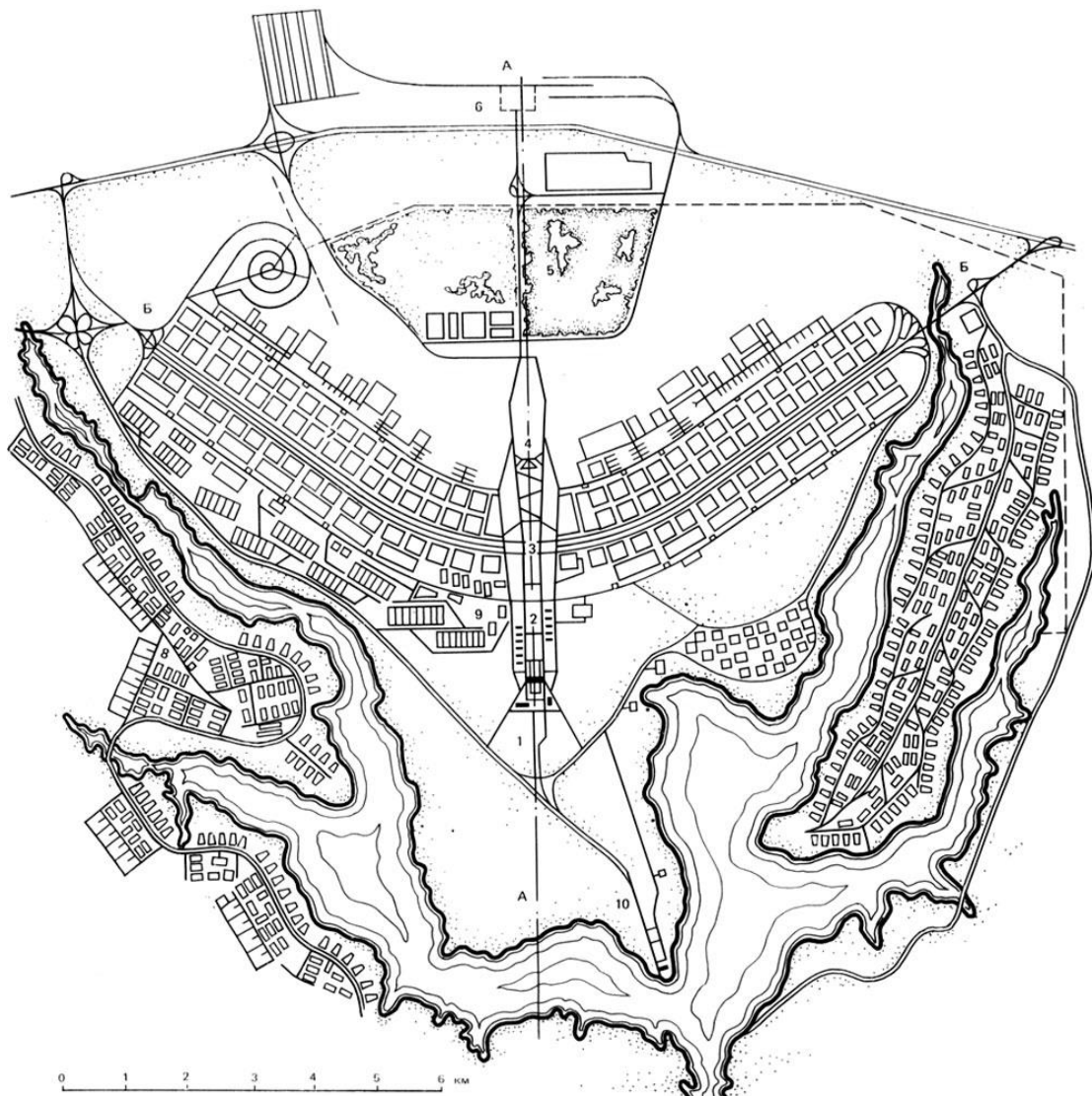


Рис.4. Бразілія. План міста (1960 р.)

Монументальна вісь починається трикутною (в плані – піраміда – В.К.) площею Трьох влад (законодавчою, виконавчою і судовою). Справа і ліворуч в основі трикутника палаци Президента і Верховного суду; далі (вже у звужених рамках двох симетричних автомобільних доріг) знаходяться форум, штучна

водойма, а ще далі - роздвоєна адміністративна вертикаль і низька будівля Конгресу. [3, с.362] Центральний проспект фіксує азимут (110^0) точки сходу Сонця в День Республіки 15 листопада. Тобто, роздвоєний хмарочос Адміністрації слугує пропілеями для Сонячних променів, які освітлюють країну в цей день. Не дивно, що масштаби центру Бразілія співставні з масштабами центру давньоєгипетських Фів (більше 2000 м). [6, с.74] Як відомо, основою планування храмового міста була фіксація сонячних азимутів за допомогою церемоніальних проспектів. [7, с. 362]

Як зазначають дослідники багато втратила столиця на своїх надмірно розтягнутих комунікаціях. Так, наприклад, жителі північного передмістя, працюючі в залізничному депо або лабораторіях атомної фізики, щодня долають в потягах туди і назад до 50 км, а якщо до цього приєднати вечірне відвідування яхт-клубу або поля для гри в гольф, то довжина денного шляху зросте до 70-80 км, а це є рекордним навіть для таких міст, що безмірно розрослися, як Лондон, Нью-Йорк і Париж. [3, с.385]

Зростання міста відбувається вздовж магістралей які тягнуться до міста з півдні та заходу. На перетинах цих магістралей виникають нові урядові та торгівельні центри. Забудова нових районів оточила території відведені первісним задумом до залізничного вокзалу та парку. Зараз там знаходиться військовий центр, гідрометеорологія та урядові будівлі. Таким чином, розвиток міста відбувається ігноруючи первісний план. Але, слід зазначити, що посилена військовою базою центральна вісь збереглася.

Висновки. Аналіз викладеного матеріалу дозволяє зробити висновки, що за проектною пропозицією основою архітектурного середовища міст-столиць Нью-делі, Канберри, Чандігарха та Бразілія була претензійна містобудівна композиція заснована на наслідуванні випробуваних часом містобудівних прийомах традиційних цивілізацій (фіксація космічних азимутів, жорстка симетрія, формування церемоніальних проспектів тощо) яка за задумом її творців відповідала високому статусу міст. Водночас, розвиток цих міст впродовж ХХ ст. довів, що головну роль в створенні містобудівної композиції відіграла утилітарна планувальна структура міста, метою якої була реалізація утилітарної міської функції – комунікація (та відповідно орієнтація) в межах міста та системи розселення. Саме комунікації стали головними висями для розвитку міських центрів та об'єктів обслуговування. Зони відведені для розміщення меморіальних функцій міст розвинулися на територіях прилеглих до головних магістралей, але не співпали з ними. Таким чином, подальша доля містобудівних претензій залежала від ступеня врахування розвитку планувальної структури.

Література.

1. Груза И. Теория города. / И. Груза. Пер. Л. Б. Мостовой. – М.: Изд. литературы по строительству, 1972. - 246 с.
2. Кузнецова М. В. Принципы композиционно-пространственного построения центральной части новых столиц (на примере городов Канберры, Нового Дели, Абуджа) // «Архитектон: известия вузов» № 48 Декабрь 2014 [Электронный ресурс] Код доступа: http://archvuz.ru/2014_4/34
2. Столица Австралии//Australia-world.ru. Австралийский информационно-новостной портал <http://australia-world.ru/australia.html>
3. Бунин А.В., Саваренская Т.В. - История градостроительного искусства в двух томах. Том 2 М.: Стройиздат, 1979. – 406 с.
4. Моос фон С. Анатомия города. Является ли Чандигарх мертвым городом//Современная архитектура пер. с франц. L'architecture d'aujourd'hui - М.:Стройиздат, 1969. №6. - С. 48-55
5. Иконников А.В., Артеменко В.В., Искржицкий Г.И. Основы градостроительства и планировки сельских населенных мест: Учебник. – М.: Высш. школа, 1982. – 247 с.
6. Бархин М.Г. Город. Структура и композиция/ М.Г. Бархин. –М.: Наука, 1986. -252 с.
7. Булатов М.С. Геометрическая организация в архитектуре Средней Азии IX-XV веков / М.С. Булатов. М.:Наука, 1988. - 362 с.

Аннотация.

В статье исследуется процесс взаимодействия градостроительной композиции и планировочной структуры столиц бывших европейских колоний построенных в XX в. Доказано, что планировочная структура определяла в целом условия формирования градостроительной композиции. Композиционные решения, которые не были согласованы с развитием планировочной структуры не были осуществлены в натуре.

Ключевые слова: планировочная структура, градостроительная композиция, город-столица.

Abstract.

The process of co-operation of a planning structure and town-planning composition has outstanding actuality. In the article the process of co-operation is investigated. It is proven that between composition and planning structure of the capitals of the former European colonies of built in XX of century, that a planning structure determined a conditions of forming of town-planning composition on the whole. Composition decisions that were not concerted with development of a planning structure were not carried out in environment.

Keywords: planning structure, town-planning composition, the capital city.