

устройства сельских поселений. Выделены четыре основные функции элементов: планировочная, утилитарная, неутилитарная, санитарно-гигиеническая. Все элементы в рамках каждой конкретной функции объединены в соответствующие 13 групп.

3. Архитектурное благоустройство рассмотрено как функционально-эстетическая система, которая должна основываться на взаимосвязях ее элементов друг с другом и с другими составляющими архитектурной среды – функциональной (планировочной) взаимосвязи и взаимосвязи в формообразовании) и композиционной (планировочной взаимосвязи и стилевом единстве).

Литература

1. Соколов, С.М. О методике проектирования комплексного внешнего благоустройства / С.М. Соколов // Научные труды / Львовск. сельскохоз. ин-т. – Львов, 1974. – Т. 52: Новое в планировке, строительстве и архитектуре села. – С. 96-100.
2. Соколов, С.М. Совершенствование проектно-нормативной базы внешнего благоустройства / С.М. Соколов // Научные труды / Львовск. сельскохоз. ин-т. – Дубляны, 1976. – Т. 69: Архитектура, планировка и благоустройство сельских населенных мест. – С. 85-96.
3. Комплексное благоустройство сел / Н.Н. Кассина [и др.]. – К.: Урожай, 1986. – 136 с.
4. Кассина, Н.Н. Классификация малых архитектурных форм и элементов внешнего благоустройства для сельских населенных пунктов / Н.Н. Кассина // Республиканский межведомственный научно-технический сборник / Госстрой УССР, Укрниипрограждансельстрой. – К.: Будівельник, 1983. – Вып. 6: Планировка, застройка и благоустройство сел Украинской ССР. – С. 33-44.

5. Денисов, М.Ф. Ландшафтное проектирование малых архитектурных форм: учеб. пособие / М.Ф. Денисов. – М.: МАРХИ, 1986. – 91 с.
6. Сычева, А.В. Ландшафтный облик белорусского села / А.В. Сычева – Мн.: Ураджай, 1982. – 48 с.
7. Сардаров А.С. Благоустройство автомобильных дорог Гродненской области / А.С. Сардаров // Автомобильные дороги. – 1986. – №3. – С. 15-16.
8. Сардаров, А.С. Благоустройство автомобильных дорог Белорусской ССР: каталог проектов / А.С. Сардаров (рук. авт. колл.) [и др.]. – Мн.: Палымя, 1988. – 96 с.
9. Сардаров, А.С. Архитектура автомобильных дорог Беларуси (архитектурно-ландшафтное направление): дис. ... д-ра арх.: 18.00.04 / А.С. Сардаров. – Мн., 2001. – 232 л.
10. Крижановская, Н.Я. Основы ландшафтного дизайна / Н.Я. Крижановская. – Ростов н/Д: Феникс, 2005. – 204 с.
11. Потаев, Г. Методические основы проектирования малых ландшафтно-архитектурных форм / Г. Потаев // Архитектура и строительство. – 2008. – №5. – С. 18-23.
12. Искусство архитектурно-ландшафтного дизайна / Г.А. Потаев [и др.]; под общ. ред. Г.А. Потаева – Ростов н/Д: Феникс, 2008. – 217 с.

THE OUTDOOR ARCHITECTURAL ORGANISATION OF RURAL SETTLEMENTS AS A FUNCTIONAL-AESTHETIC SYSTEM

Drugomilov R.A.

The outdoor architectural organization of rural settlements is investigated, the meaning of this term is determined; classification of the outdoor architectural organization elements is worked out. The outdoor architectural organization is investigated as a functional-aesthetic system based on interdependences (functional and compositional) of its elements with each other and with other elements of architectural.

Поступила в редакцию 21.04.2011

УДК 72.035/036

БРОДАКР-СИТИ Ф.Л. РАЙТА – ПОСЕЛЕНИЕ БУДУЩЕГО Зуева П.П.

кандидат архитектуры, доцент, кафедра «Советская и современная зарубежная архитектура», МАРХИ

Введение. В 1935 году Ф. Л. Райт считал, что Бродакр-Сити неизбежен, потому что уже существует автомобиль, изобретены электросвязь и электрораспределительные устройства, и машинное производство стандартных элементов. Среди важных элементов его плана – ферма, завод, (дым и га-

зы предприятия поглощались при сжигании угля в шахте для выработки электроэнергии), сборное жилищное строительство, децентрализованные школы, домашние конторы, безопасный транспортный поток и упрощенное управление, которое сохраняло

округ как единственный локальный административный элемент.

Главный макет Бродакр-Сити размером 3,6х3,6х0,2 был изготовлен из дерева в масштабе 1 см:18 м. Он представлял собой территорию в 4 квадратные мили (1036 га) или, по более традиционному определению, четыре земельных участка топографической службы США общей площадью 2560 акров (1036 га). В 1935 г. Райт сообщал, что архитектор моделирует новый тип города, на этой площади в 2 квадратные мили должны были разместиться 1400 семей или жилых единиц (рис. 1).

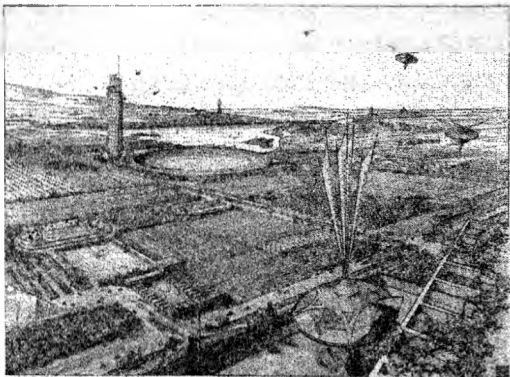


Рисунок 1 — Ф.Л. Райт. Бродакр-Сити.
«Архитектор моделирует новый тип города»

Основная часть. Райт говорил об особенностях структуры Бродакр-Сити. Считая, что чисто Узонианская цивилизация легко может появиться в будущем. Земельный участок на макете представлял собой типичный главный город округа. Проект предполагал, что город идет в деревню и вбирает ее в себя и становится неким будущим американским округом в 4 квадратные мили. На макете было показано, как несколько холмов спускаются вниз к равнине, и река или ручей течет через нее. Эта характерная топография была выбрана Райтом для того, чтобы смоделировать развитие типичного земельного участка округа. Окончательное решение Бродакр-Сити представляло такие округа, но сгруппированные в

штаты; затем округа и штаты объединялись в федерацию. Бродакр-Сити — это страна, в основе которой лежала идея, что все, и мужчина и женщина и ребенок в США должны были обладать акром земли на протяжении всей своей жизни, и каждый мужчина должен был иметь свою собственную машину или самолет. Макет Бродакр-Сити представлял лишь промежуточную схему, а не окончательную, которая настолько свободная по главной и второстепенной осям, что никогда не станет обычной академической идеей. Такая схема, по Райту, всегда готова вобрать в себя неизбежные органические изменения. Она не «классична», а «органична». То, что предлагает Бродакр-Сити естественно, здесь сельский житель, промышленник, ученый, философ и художник встречаются на самой земле.

Все правительственные действия должны были идти из правления округа, откуда поступала почта и необходимое официальное распределение. Руководство и защиту обеспечивали вертолеты, которые размещались на специальном поле недалеко от городской ратуши. Общественные коммунальные услуги (газ, свет, вода, газолин) должны были поступать по коммуникациям, проходившим в 1 метре от края дороги. Райт считал, что телефонные столбы и телеграфные провода устарели, что аэропланы — эффектные трюки, что система строительства в США ненаучна, а старые железные дороги несовременны. Поэтому он предложил следующее, взял полосу отчуждения железной дороги и превратил в архитектуру ее два пути — это центральная скоростная дорога экспресс-транспорта от океана до океана — великая тройная дорога, двухполосная автомобильная скоростная дорога, по обеим сторонам которой проходят параллельные скоростные дороги округа, связанные через каждые полмили с деревенской округой. Машины двигаются по каждой полосе и в одном направлении, грузовой транспорт идет двумя уровнями ниже также в одном направлении, но может въезжать и съезжать на шоссе через каждые полмили. Дороги

имеют бетонированное покрытие и машины развивают скорость до 1000 миль в час. На границах округов Райт разместил вертолетные площадки, через каждые полмили — проходы и переезды для главных поперечных дорог округа. Под этой дорожной системой находилось огромное пространство для хранения строительных материалов, топлива и т.д. Эта главная артерия (полностью измененная железная дорога) связывала округа штатов и сами штаты в окончательный Бродакр-Сити.

Самая важная проблема в Бродакр-Сити — это транспортная проблема, движение. Скоростной автомобиль требует большего пространства и, решая данную проблему, Райт извлекал архитектуру из дорог. Он изогнул дорогу, сделал ее вогнутой без кюветов. Дорога у него выполняла функцию дренажа с единственной глубокой канавой посередине, закрытой решеткой и трубопроводом в нижней части. Рядом с центральным трубопроводом он расположил более мелкие с проводами и коммуникациями, которые все были легко доступны при снятии секций металлической решетки. Решетки занимали место разделительной полосы, которая есть на обычных скоростных дорогах. Светофоры были ликвидированы. Дорога освещалась с обочин низкими прожекторами, установленными среди цветов в двух футах от земли. Поверхность любой дороги в Бродакр-Сити была ночью освещена, а днем — матово-красная.

Райт разработал пересечения в разных уровнях, которое хорошо смотрелось с архитектурной точки зрения и сокращало вероятность несчастных случаев для пешеходов и автомобилей до 0,1 процента. Одну десятую составляли полностью просматриваемые надземные повороты.

Таким образом, транспорт в Бродакр-Сити был показан на модели в виде широкого артериального скоростного шоссе состоявшего из нескольких транспортных потоков в верхнем уровне, монорельсовых скоростных поездов в центре и грузовых перевозок в нижнем уровне. Внутри этих

шосейных сооружений были также склады, где хранились запасы сырья.

Округа в США занимают от 30 до 40 квадратных миль каждый и в каждом есть главный город. Райт не предлагал менять расположение городов главных округов, столиц штатов и федерации или менять железнодорожные пути. Он говорил об упразднении мелкой деревенской власти, чтобы уничтожить мелкую бюрократию. Управление должно было быть сконцентрировано на более высоком уровне, правительство округа должно было быть теснее связано с федеральной властью, но ее численность становится меньше. Правительства штатов продолжают выступать в качестве посредника, но будут менее необходимы по мере того, как процесс правительственного контроля будет становиться более органичным.

Итак, по Райту, благодаря этому выделению или правительственной централизации общих нужд это — децентрализация всех нужд человека, основанная на современной использовании материалов, стекла и стали, мобильности и электрификации. Всем владеет или все контролирует простой народ, которому они служат.

В определении протяженности города Райт исходил из того, что у каждого жителя будет от двух до пяти машин. Можно было построить дома в расчете на одну машину или на пять. Повсеместно изменился масштаб пространства, как в предназначении земли, так и в самих жилых единицах. Плановая норма перестала равняться на стоящего человека или на человека, сидящего позади лошади в повозке. Миля для современного человека в автомобиле или 10 миль в воздухе составляла лишь временную дистанцию, т. к. расстояние становится скорее отрезком времени, чем футами.

Чтобы решить проблему озеленения, Райт с самого начала отвел специальные зоны, где растут деревья ценных пород, что субсидировало правительство штата. Правительство, выделяя под пахоту треть земель, заботиться о будущем росте, обеспечивая больше земли для работы, а когда нужно, деревья спиливают. Эти зеленые

массивы – важная особенность ландшафта Бродакр-Сити. Различные виды ценных деревьев в соответствии с климатом можно посадить на акре. Таким образом, законсервированная земля вновь возвращается в оборот при необходимости.

На макете зеленые зоны занимали слишком мало места относительно всей территории, поскольку хотели показать как можно больше всего на маленьком пространстве, имеющемся в распоряжении. Поэтому дома и сады занимали больше места, чем было бы необходимо при действительном развитии.

Каждая община в Бродакр-Сити обладала определенными функциями – такими, как искусства, ремесла и маленькие мануфактуры. Ткачество, окрашивание тканей и т.д. выполнялось в небольших заводских ячейках, где могли проживать рабочие. Каждый, если ему хотелось, проживал там, где он работал.

Образовательная функция по Райту – радио включено в Бродакр-Сити как один из активов, который контролировался самими жителями. С новым университетом, децентрализованным элементом, были связаны дендрарий, аквариум и зоопарк. Все фазы развития природы были собраны здесь для специального природного образования. Характер университета изменился, вместо «классического» обучения, человек изучал человека в связи с его местом рождения – землей – и человека в отношениях с людьми.

Бродакр-Сити унаследовал веру Генри Джорджа в то, что человек должен не только содержать свою землю, используя и улучшая ее, но и посвящать себя ей в высоком духовном смысле. Но не каждый мог стать добросовестным землевладельцем, поэтому Райт предусмотрел условия существования для тех людей, которые были разъединены с природой из-за урбанистического идеализма и паразитического образа жизни. Поэтому эта схема должна была быть промежуточной.

Все имеет общую основу – промышленность, искусство, наука и сельское хозяйство.

Согласно идее Ф. Л. Райта нигде в современной жизни не проявлялся смысл це-

лого, поэтому были не скоррелированы не только многие Узонианские промышленные и социальные виды деятельности, но каждый аспект человеческой деятельности являлся бесцельным расточительством. Райт считал, что нет разумного объяснения отделению сельского хозяйства и производства от жилых районов или друг от друга. В Бродакр-Сити каждый человек был ближе к любому другому человеку, если он этого хотел, чем в современном городе. И разрушающие наш ландшафт – столбы и провода, указатели, железные дороги, склады – отсутствовали в Бродакр-Сити.

У Райта ферма становится желанным местом проживания. Животные размещаются в помещения с огнеупорными стенами. Фермер – не изолированная часть в несоциальной глубинке.

В Бродакр-Сити жители владели тремя основополагающими свободами: свободной землей, свободным образованием и свободным обменом трудом или предметами потребления. Что означало полную свободу от спекуляции. Бродакр-Сити – все еще подлинно капиталистическая система, но такая, в которой частная собственность основана на личной пользе и общественном обслуживании.

Капитализм по Райту становится органичным с тех пор, как он широко основывается на земле. После учета потребностей каждого, каждый может получать блага в соответствии со своим вкладом. И вклад любого человека, какой бы характер или степень он ни имел, должен был быть объединен здесь с жизнью горожанина, с условиями, благодаря которым и для которых он живет, и из-за которых он не сможет потерять свободу личного выбора, если будет работать. Если он не будет работать, он становится подопечным государства и соответственно используется.

Ф. Л. Райт назвал этот капитализм органичным капитализмом, потому что житель Бродакр-Сити являлся настоящим капиталистом, а не просто потенциальным капиталистом. Он, прежде всего, принадлежал самому себе – первое условие органичного

капиталиста. Он мог владеть плодами собственного труда или, прибавляя свою долю усилий к усилиям общества участвовать в совместной работе.

Правительство, со своей стороны, должно было заниматься с особым вниманием коммунальными службами. Деятельность правительства, согласно концепции Ф. Л. Райта, будет скорее занятием деловой администрации, чем вмешательство в политику.

Райт ощущал, что архитектор должен был быть агентом государства во всех делах, касающихся расселения. В управлении Бродакр-Сити, согласно концепции Райта, важную роль играл архитектор округа. Он имел воспитательное и культурное отношение ко всему и поскольку поддерживал гармонию целого, должен был быть одним из лучших умов, которым располагал город и самым подготовленным. Вместе с учениками архитектор округа занимал рабочее помещение, которое одновременно являлось выставочной галереей, расположенной в главном городе округа. Он и его ученики проектировали новые здания, совершенствовали и сохраняли ландшафт округа. Шел постоянный поиск наиболее удачного решения, дававшего толчок к росту. Для этой цели готовились точные исследования и проекты лучшего – того, что имело прямое отношение к целому.

Ландшафт Бродакр-Сити – это парки. На одном конце этого обширного пространства Райт несколько изолированно расположил большой музыкальный сад под открытым небом с отгороженным местом для отдыха и танцев. Деление на кварталы, прослеживаемые на макете, не было бы столь явным в жизни. Ф. Л. Райт все представил абстрактно, согласно архитектурной манере. В фермерском секторе были размещены сооружения промышленности, культуры, отдыха и жилые дома. Прямо в центре располагался рынок. И повсюду, согласно мысли Ф. Л. Райта, в этом городе все люди, работа, могли жить счастливо.

Райт разработал и увеличил естественный пейзаж – кварталы деревьев, приведенные в

порядок поля, еще более красивые, чем «естественные». Пространственное расположение всего вполне подходило для любых целей. В окончательном варианте, по мысли Райта, ландшафт Бродакр-Сити станет архитектурой, как и архитектура станет ландшафтом. Оба едины с землей и оба – гармоничное сочетание формы с природой.

Заключение. Философские и проекционные темы, заявленные в Бродакр-Сити, вновь возникают в его последующих архитектурных, градостроительных и научных работах. В 1950-х годах он формально вернулся к идеям Бродакр-Сити начала 1930 годов и усовершенствовал их.

В начале 1930-х гг. Райт считал, что «в Бродакр-Сити можно найти не только образец для настоящей свободы личности как личности, но найти там сооружения, основанные на децентрализации почти всего, что создал большой бизнес, чтобы быть большим, также базовую экономическую структуру, нацеленную на большую индивидуальность, большую простоту более прямую ответственность правительства там, где это не касается личности человека.

Итак, Бродакр-Сити – не просто идея возврата «назад, к земле», но скорее разрушение искусственного разделения между городской и сельской жизнью». Райт верил, что благодаря разумному использованию развитых научных сил человечество утверждает практический образ жизни, который соединит искусства, сельское хозяйство и промышленность в гармоничное целое.

Ф. Л. Райт говорил, что внимательному человеку нетрудно заметить, что Америка несет наказания за свои безрассудные действия против природы. Бродакр-Сити не только осознает эту неудачу, но, веря, что количество никогда не будет удовлетворительной заменой качества, объединяет конечные результаты лучших мировых усилий нашего времени и идет вперед к новой культурной форме, форме, более прочно и благородно основанной на просвещенном человеческом эгоизме, чем все до сих пор предлагавшиеся. Внешне это будет выгля-

деть как форма архитектурного порядка, но вы можете рассматривать это скорее как безопасную, по сути, основу для нашего демократического общества, не как замену цивилизации, которой мы достигли при нашей абсолютно полной коммерциализации жизни.

В представленном проекте присутствовал психологический момент, в выставленном макете было показано будущее, которое, по мнению Райта, существовало уже на то время, что и определяло ценность макета.

Литература

1. Мастера архитектуры об архитектуре. /Под ред. Иконникова А., Маца И., Орлова Г. – М.: Искусство, 1972. Т.2. –590 с.

2. Cranshawe R. Frank Lloyd Wright's Progressive Utopia. AAQ, X, no.1, 1978.
3. Meehan Patric J. Truth against the world. Frank Lloyd Wright's speaks for organic Architecture. New York.Chichester.Brisbane.Toronto.Singapore,1987– 473 pp.
4. Roth L.M. A Concise History of American Architecture. New York: Icon Edition Harper & Row, C. 1979. – 383 pp.

FRANK LLOYD WRIGHT'S BROADACRE CITY AS THE INEVITABLE COMMUNITY OF THE FUTURE

Zueva P.

This article observes the Frank Lloyd Wright's new concept of the American democratic metropolis of the future.

The article analyses the main architectural features of Broadacre City.

Поступила в редакцию 21.03.2011

УДК 711.4.011

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ И НОВАТОРСТВО В ПРЕОБРАЗОВАНИИ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА

Кишик Ю.Н.

кандидат архитектуры, доцент, кафедра «Теория и история архитектуры», БНТУ

Статья содержит сравнительный анализ проектных предложений по преобразованию городского центра Гродно в XIX – XX веках. Выявляются особенности преемственного и новаторского подхода к достижению ансамблевых качеств застройки. С этих позиций дана оценка реконструкции центра 2006 – 2008 годов.

Введение. Поиску взвешенных проектных решений, не нарушающих органичности сложившейся пространственной среды, но развивающих и совершенствующих ее, помогает анализ достижений и упущений, через которое прошло историческое развитие городской структуры. Опыт градостроительства убеждает, что ансамбли сохраняются и – главное – развиваются, если их части объединяются общей градостроительной идеей и если каждая новая часть будущего организма включается в эту программу как новый элемент преобразуемой системы. С этих позиций предлагается провести сравнительный анализ известных проектных предложений по преобразованию городского

центра Гродно, включая его реконструкцию 2006-2008 годов.

Основная часть. Своеобразная программа реконструкции центра Гродно была намечена еще в начале XIX века. Строительством на площади Рынка по существу одного акцентного здания – ратуши с торговыми рядами – предусматривалось создание системы взаимосвязанных сооружений и открытых пространств, координируемых ясными композиционными осями. Выбранный архитектором Л. Гуцявичусом [1, с. 34] реалистичный метод реконструкции городского центра вполне соответствовал тенденции максимального сохранения в новой структуре существующих ценных зданий и сложившихся принципов формирования пространственной среды. Постановка ратуши посередине площади сделала здание связующим узлом городского ядра. С разных сторон гостиного двора образовались разнообразные по композиционным характеристикам фрагменты так называемой групповой площади [2,