

ВОДНЫЕ ПРОСТРАНСТВА КАК ГЛАВНЫЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПОЗИЦИЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ

Семенцов С. В., Ахмедова Е. А., Волков В. И.

RIVERS AND CANALS AS THE MAIN PUBLIC SPACES OF TOWN-PLANNING COMPOSITIONS AND FUNCTIONAL SYSTEMS OF THE LARGEST CITIES

Sementsov S. V., Akhmedova E. A., Volkov V. I.

Аннотация

На примере параллельного рассмотрения градостроительно-планировочного развития Санкт-Петербурга и Самары в XVIII–XX вв. показаны различные варианты включения водных пространств в системы развития городов и их городских центров (Самара — при мысовом размещении протогорода и линейном его развитии вдоль одного берега реки Волги, Санкт-Петербург — изначально методом многослободского развития вокруг главного пространства Невы), создавая особые композиционные и функциональные решения.

Ключевые слова: Самара, Санкт-Петербург, градостроительно-планировочное развитие, водные акватории.

Abstract

On the example of the parallel consideration of urban planning and planning development of St. Petersburg and Samara in the XVIII-XX centuries. various variants of the inclusion of water spaces in urban development systems and their urban centers are shown (Samara - with the cape location of the prototype and its linear development along one bank of the Volga River, St. Petersburg - originally by the method of multislot development around the main Neva area), creating special composite and functional solutions.

Keywords: Samara, St. Petersburg, town planning and planning development, water areas.

Введение

Водные пространства рек, озер и морских берегов являются одними из главных градоформирующих элементов развития городов, к которым в значительной мере адаптировались развивающиеся в пространстве и времени планировочные и функциональные системы самих городов. Но в каждом конкретном случае это взаимоотношение города и водных территорий было различным. В значительной мере это зависело от комплекса условий. В данном конкретном случае предлагается рассмотреть взаимодействие речных территорий и градостроительного развития российских городов Санкт-Петербурга и Самары, показывающих разные варианты взаимодействия их градостроительно-планировочных систем с крупнейшими водными артериями России — Невой и Волгой. При этом выявляются разные варианты последовательного формирования особых композиционных и функциональных решений. В Самаре — при мысовом размещении протогорода и линейном его развитии

на протяжении столетий по междуречью Волги и Самары, с созданием общегородского центра вдоль одного берега реки Волги. В Санкт-Петербурге — изначально методом многослободского развития вокруг главного пространства Невы, с последовательным созданием общегородского центра вокруг пространства Невы.

Тема «взаимодействия» водных пространств и структуры городов неоднократно изучалась во многих изданиях, в том числе в работах Balzannikov M. I., Rodionov M. V., Bulatov G., Ibraeva Y., Tarasevskii P., S. Sementsov S. V., Lavrov L.V. [1–3].

Гипотеза

Конкретные формы ландшафтного и градостроительного развития городов и их пространственное взаимодействие с реками, озерами, берегами морей, на которых они развиваются, зависят в значительной мере от комплекса составляющих: от природно-ландшафтных и климатических, транспортно-экономических, социально-культурных, административных, даже

от геополитических причин, формируя уникальные для каждого города формы соприкосновения с акваториями.

Методика

Статья подготовлена на основе комплексного рассмотрения архивных и историко-планографических материалов в рамках параллельного сопоставительного анализа градостроительно-планировочного развития Санкт-Петербурга и Самары в XVII–XX вв. В статье показаны различные варианты включения водных пространств в системы развития городов и их городских центров.

Содержание

Самара

На протяжении веков в Самаре, развивавшейся в междуречье между р. Волгой и ее притоком р. Самарой сформировался классический вариант развития города вдоль одного берега (вернее, на территории междуречья, между берегом главной реки Волги и ее притока Самары), с одновременным последовательным расширением полосы осваиваемых прибрежных территорий. Первичный «протогород» — деревянный Самарский городок на берегу р. Самара — выстроен под руководством воеводы Григория Засекина (9 (19) мая – 6 (16) августа 1586 г.) и размещался чуть севернее самого мыса при впадении р. Самары, на территориях между р. Самарой и крутыми обрывами глубоких оврагов. К началу 1730-х гг. застройка г. Самары уже вышла за границы Самарского городка и обосновалась на самом мысовом пространстве между р. Волгой и р. Самарой, спустившись от пятна бывшего Самарского городка (отмеченного в районе бывшей Полицейской площади) к берегу р. Волги. В те времена городской центр был образован чуть южнее Самарского городка, формируясь городской площадью нерегулярной формы с церковью Во имя иконы Казанской Божией матери (будущий Казанский собор) [4].

В процессе губернской реформы Екатерина II значительно повысила статус заштатного тогда городка Самары. В 1780 г. Самара была определена уездным городом и земли вокруг были преобразованы в Самарский уезд, вошедший в Симбирскую губернию. В связи с этим в Самаре открыты Уездные присутственные места: дом

Городничего, казначейство, Дворянская опека, Уездный, Земский и Сиротский суды, Магистрат. В рамках законодательной деятельности в рамках подготовки проектных генеральных планов для городов Симбирской губернии, уездный город Самара в 1782 г. получил Высочайше подтвержденный генеральный план. В соответствии с уже устоявшейся со времен Петра I традицией в российском градостроительстве этот генеральный план предписывал жесткую регулярную планировочную структуру города с разбивкой улиц, перпендикулярно и параллельно р. Волге и старой улице Большой. В границах города предусмотрено создание 50 жилых кварталов и двух квадратных в планах площадей с административной и торговой функциями. Размеры исторических кварталов составляли 128×56 м, в каждом из них предусматривалось по 16 домовладений, каждое из которых должно было иметь размеры 32×64 м. По данным плана, в 1782 году в Самаре было 634 двора, т. е. общее количество населения могло составлять 2000–2200 человек [5]. В соответствии с этим генеральным планом развитие Самары шло вдоль берега р. Волги, на север от первоначальной застройки, с формированием городского центра в зоне бывш. Алексеевской площади на оси бывшей Дворянской улицы.

В конце 1850 г. Самара получила более высокий административный статус, когда Императорским указом Николая I от 6 декабря 1850 г. была образована Самарская губерния с губернским городом Самара (она имела тогда население уже в 15 тысяч жителей). В процессе реализации этого указа в городе сформирован губернский центр, в котором были возведены Дом Губернатора, здания Губернской Думы и Губернской управы, Губернское казначейство, Губернский театр, создан Губернский сад.

При этом создание городского центра предопределено как последовательное развитие уже существовавшего центра практически по единой оси юг–север (от берега р. Самары до берега р. Волги) вдоль оси бывшей Дворянской улицы, со строительством церкви Успения Богородицы (в зоне первоначального города 1700-х гг.) и далее на север — с постепенным развитием вдоль берега главного городского центра, сначала на площади на пересечении бывшей Дворянской улицы и бывшей Заводской улицы (с размеще-

нием к концу XIX в. зданий Городской Думы, Окружного суда, Губернаторского дома), а затем и на самом берегу в створе центральной в городе бывшей Дворянской улицы (с сооружением отделения Государственного банка, Губернской управы, с устройством общегородского сада). Бывшая Дворянская улица вела от пятна сгоревшего Самарского городка (во время пожаров 1690 и 1703 гг.) на юге, к Губернской управе и Губернскому саду на севере, на границе которого был выстроен и Губернский театр, формируя ось общегородского центра и по диагонали подхода к берегу р. Волги. А сам берег почти на всем протяжении вдоль городской застройки был оборудован под крупнейшие портовые комплексы с пристанями (которые в конце XIX в. считались лучшими на Волге) и складами, но в границах Губернского сада в середине XIX века берег был отдан под общегородские купальни.

Одним из важнейших элементов развития центра и всего города Самары оставались набережные р. Волги. В процессе градостроительного развития Самары функциональное обустройство волжского берега на каждом этапе изменялось — в XVII веке это были рыбные пристани с рыбным рынком, затем дровяные и лесные сараи, кузницы, лесопилки, далее — хлебные амбары, мельницы, кожевенные заводы, склады, отражая функциональную специализацию города Самары в исторический период развития. До середины XIX века волжский берег занимали только производственные сооружения.

В середине XIX века Самара вступает в следующий этап развития планировочной структуры — индустриальный. Этот период отразился на интенсификации промышленного развития прибрежных территорий. Во второй половине XIX века на волжских берегах строятся крупные заводы — Механический завод Бенке (выпустил в 1885 году первый буксирный пароход в 60 сил), паровые механические мельницы — Башкирова, Субботина, Стройкова-Якимова, Карпова; старый пивоваренный завод Буреева, взятый в аренду и перестроенный Альфредом фон Вакано по проекту германской фирмы И. С. Швальбе и ряд других производств [6].

В эти же десятилетия роль прибрежных территорий р. Самары также всегда определялась как исключительно коммунально-хозяйственная,

предназначенная под дровяные и рыбные склады, хлебные амбары, кирпичные сараи, склады. Таковой она и осталась до настоящего времени в форме линейной планировочной структуры, функционально представляющей собою совокупность промышленных предприятий, объектов коммунального хозяйства и незначительными островками частной жилой застройки.

А значение набережных территорий р. Волги все более усиливалось как элементы общегородского центра. Осознание рекреационного потенциала береговых территорий постепенно крепло у руководства и жителей города. Первый проект прогулочной набережной был заявлен в связи с повышением административного статуса Самары, ставшей губернским центром. С 24 июня 1852 года началась история строительства первой набережной для прогулок в Самаре, когда архитектору помощнику Фирсову было поручено произвести разработку планов по обустройству спусков из городской застройки к рекам Волге и Самарке, уже в 1856 году были обустроены два спуска: к Волге — по улице Заводской (ныне Венцека) и к малой реке Самарке — по улице Соборной (ныне Молодогвардейской) [7].

Еще более благоустроенный вид начинает приобретать территория волжского берега после того, как в 1880 году земельный участок, примыкающий к ней, был передан австрийскому подданному Альфреду фон Вакано под строительство механического пивоваренного завода и был расчищен, выровнен, засыпан песком и обустроен для прогулок и купания в процессе реконструкции и расширения завода.

Экономический потенциал Самары был значительно усилен строительством с 1874 г. Оренбургской железной дороги, дошедшей к 1877 г. и до Самары. Это еще более усилило значимость Самары как крупного губернского города и центра торговли и производства. Новый административный и экономический статус Самары привел к интенсификации развития города, но уже в четких исторически сформировавшихся традициях — путем расширения городских территорий в пространстве междуречья между р. Волгой и р. Самарой, ориентируясь главными общегородскими административными и культурными комплексами на территории вдоль берега р. Волги.

Период советской индустриализации характерен быстрым включением сопредельных территорий в планировочную структуру города, строительством рабочих поселков и поэтапным формированием 6 крупных комплексных промышленных зон, формирующих промышленный пояс города [8].

В XX веке градостроительная тема образного и инженерно-технического решения набережных р. Волги приобрела особую актуальность. В середине 1930-х годов в поволжских городах СССР, в том числе в Куйбышеве (Самаре), Саратове, Горьком (Нижем Новгороде), Ульяновске (Симбирске) и других городах, приступили к проектированию прогулочных набережных для советских трудящихся. В Куйбышеве (Самаре) проектные предложения разработаны к 1938 году. В них предусматривалось строительство капитальных террас с подпорными стенками, гранитными лестницами, благоустройство бульваров с цветниками и площадками для отдыха вдоль набережной, павильонами для отдыха и песчаными пляжами для купания и приема солнечных ванн. Строительство первой очереди прогулочной набережной началось только в 1954 году и отличалось значительным размахом и классицистическими архитектурными формами (арх. В. Бузин, М. Труфанов и др.). В 1958–61 годы был выполнен проект второй очереди набережной (арх. Н. Подовинников, И. Зобина, М. Труфанов, Р. Рафаевич и др.), которая была сформирована комплексной неоклассицистической застройкой Волжского проспекта (арх. В. Ларионов, В. Каркарьян, А. Годзевич и др.) — 5-этажными жилыми домами повышенной комфортности с магазинами в 1-ом уровне, образовавшими монументальный пафосный фон для трех террас набережной. Озеленение и цветочное оформление прогулочных террас было выполнено на высоком уровне, также были построены павильоны для кафе, ресторанов и оборудованы открытые спортивные площадки для игр. В 1980–90-е гг. благоустройство береговой полосы также на террасированных волжских склонах продолжилось строительством набережных 3-й и 4-й очереди (арх. А. Моргун, В. Каркарьян, М. Труфанов, А. Ким и др.). Архитектурные сооружения, обрамляющие набережные, уже возводились из сборного и монолитного желе-

зобетона по индивидуальным проектам ведущих самарских архитекторов (А. Баранников, А. Головин, А. Герасимов, Т. Жибуртович, Ю. Корякин, А. и Д. Моргуны, В. Жуков, И. Галахов и др.). В последние 5 лет были проведены работы по капитальной реконструкции первых очередей волжской набережной, таким образом, был сформирован современный линейный парадный архитектурно-ландшафтный ансамбль протяженностью около 7 км вдоль реки Волги [9].

Таким образом, градостроительный код развития центральных пространств в городе Самаре и роль прибрежных территорий рек Волги и Самары в его составе могут быть определены на основе комплексного градостроительного и ландшафтного анализа. Структурно и территориально развиваясь с XVII века, линейный центр города постепенно «поднимался» по водоразделу между Волгой и Самаркой выше и выше, повторяя генетический планировочный алгоритм: «главная площадь города — главная улица города (вдоль Волги) — главный спуск к Волге от главной площади — обустройство берега в районе главного спуска». Этот алгоритм с XVII века четырежды повторился в процессе исторического развития архитектурно-планировочной структуры города Самары, формируя линейный общественный центр с четырьмя выходами к четырем очередям строительства будущей волжской набережной в Самаре. В настоящее время созданы градостроительные предпосылки для дальнейшего пятого перемещения и формирования новой главной площади города и ее градостроительного ансамбля.

При этом в функционально-планировочной структуре города на всех этапах его развития действовала устойчивая тенденция: береговые территории волжского склона, изначально освоенные населением под хозяйственно-производственные функции, по мере развития города и формирования системы общественно-административных центров и связанных с ними городских пространств осваивались и благоустраивались как общественные, рекреационные, репрезентативные набережные. Прибрежные же территории реки Самарки принимали все новые производства и коммунально-хозяйственные функции, которые в сочетании с инфраструктурой железной дороги сформировали практически непрерывную линейно-узловую структуру «серого по-

яса» крупных промышленных зон. Современные усилия градостроителей и Генеральный план городского округа Самары 2008 г. направлены на точечные включения участков берега реки Самары в структуру ее будущей благоустроенной набережной.

В настоящее время внимание градостроителей привлекает еще один градостроительный ресурс — обширные пойменные территории реки Самары, поэтапное освоение которых могло бы включить их в число освоенных для жилищного строительства и агрохозяйственных целей [10]. Если пойменные территории включить с учетом инженерных мероприятий в число освоенных, то преимущественное развитие планировочной структуры Самары как линейное вдоль Волги может постепенно трансформироваться в концентрическую планировочную структуру с центром в историческом ядре города.

Санкт-Петербург

Формирование города Санкт-Петербурга началось в 1703 г. на большом острове (который тогда стали называть Городским островом), по времени параллельно и территориально рядом с сооружением одноименной крепости на одном из малых островков дельты Невы (имевшем наименование Заячий остров), на территориях, примыкающих к самой крепости. На протяжении первых 18 лет существования города на Городском острове, вплоть до 1721 г., практически вплотную к крепостным бастионам и рavelинам развивался и общегородской центр, сначала стихийно-нерегулярный (еще во времена жизни города как города у крепости, затем и губернского центра), а с 1710–1711 гг. приобретший регулярные очертания, когда статус Санкт-Петербурга был повышен до российского столичного. Городской центр в те времена получил четкую морфологическую структуру: по границам обширной площади размещались главные административные здания, главные торговые ряды (Гостинный двор), а в поле площади — главный городской храм, несколько объектов питания, в том числе «Австерия», на выходе площади к берегу р. Нева были устроены причалы для подхода кораблей. Чуть западнее, на границе центра, под защитой крепости Санкт-Петербург в Кронверкской протоке был создан двойной по функциям международный и каботажный порт. С 1710-х гг. эти

причальные зоны и порты стали неотъемлемой частью общегородского центра [11, 12, 13].

В 1721 г., после триумфальной победы России над Швецией и подписания Ништадтского мирного договора, Петр I принял решение создать новый центр Санкт-Петербурга, достойный этой победе и соответствующему изменению статуса всей России — она объявлена Российской Империей и, соответственно, центр города должен был отвечать уже императорскому статусу. И для этого было принято решение разместить новый городской центр на новом месте — на Стрелке Васильевского острова, которая находилась намного западнее прежнего центра (в 2500 м от старого центра), но точно так же была ориентирована на главное пространство Невы, с шириной реки в этой зоне более 1000 м. Здесь с 1722 г. вплоть до 1736 г. велось создание нового грандиозного по пространствам и четкого по абрису общегородского центра, который стал включать: главные общегосударственные учреждения (выстроены здания Двенадцати коллегий, предусмотрено сооружение 15 таких зданий), здания Академии наук и художеств (Кунсткамера и соседний дворец Прасковьи Федоровны), Большой Гостинный двор, два порта — международный и каботажный (всероссийский) с комплексом зданий бирж, складов и т. д. А в центре площади — главный в России собор Во имя Андрея Первозванного. Для сооружения этого нового центра были снесены возводимые здесь кварталы элитной жилой застройки высшей знати.

Но и этот новый центр, также обращенный на пространства Невы не стал окончательным. В 1728 г. новый император — молодой Петр II выехал с Императорским двором в Москву на коронацию. Там он задержался, умер, на престол была введена новая императрица — Анна Иоанновна. Она после своего коронования в Москве вернулась в Санкт-Петербург только в самом начале 1732 г. и поселилась вдали от старого и нового городских центров — на Адмиралтейской стороне, прямо под стенами Адмиралтейской крепости. И этот Зимний дворец стал началом нового городского центра, уже в зоне постепенно сформированной в последующие десятилетия Дворцовой площади, а также через единое композиционное звено — ансамбль Зимнего дворца — выходящее к берегу р. Невы. Практически с 1730-х гг. этот

центр стал абсолютно доминирующим, размещаясь значительно (почти в 3000 м) юго-западнее первоначального центра на Городском острове, и более чем в полукилometре восточнее второго центра на Стрелке Васильевского острова [14].

Постепенно зона вокруг Зимнего дворца стала основой общегородского центра, последовательно расширяясь как вдоль Невы на северо-восток и юго-запад, так и от нее, создавая многоэлементный (состоящий из системы взаимоувязанных регулярного типа площадей и проспектов, также в формах «пятилучия» с главной осью — шпилем Адмиралтейства, и со многими кварталами столь же регулярного типа) многокилометровых размеров общегородской центр на Адмиралтейской стороне. В границах этого многокилометрового и многоузлового центра на Адмиралтейской стороне последовательно сооружались торжественные набережные самой Невы и ее проток и каналов, облицованные гранитом и застроенные сплошными рядами особняков императора и высших в Империи персон. Вдоль водных пространств Невы и проток (Мойки, Фонтанки, Екатерининского канала, Крюкова канала), стали сооружать многочисленные выходящие на набережные императорские и городские сады и парки. Торжественные гранитные набережные возникли и на Васильевском острове (с 1780-х гг.).

Но главным стало даже не перемещение практически за первые 30 лет существования Санкт-Петербурга городского центра вокруг самого широкого пространства Невы (с размерами этого пространства в 1000×3000 м, между Городским островом, Стрелкой Васильевского острова, Дворцовой набережной, набережной Выборгской стороны) с удивительной траекторией движения городского центра вокруг невых водных просторов. Главным моментом стало включение этой грандиозной нехской акватории и всех трех разновременных центров города в единую композицию — с фактическим созданием главной водной площади императорского Санкт-Петербурга, главного композиционного элемента всего пространственно развитого центра города. И через композиционное единство Невы — создание к началу XX века многоузлового городского центра как единого пространственного ансамбля вокруг Главного пространства Невы.

Эта грандиозная градостроительно-ансамблевая находка шлифовалась и уточнялась вплоть до середины XX века. В рамках реализации этой идеи развивалась система нехских набережных и мостов, когда сами набережные на протяжении столетий последовательно получали свой известный облик: от первоначальных деревянных шпунтовых нехских набережных до торжественного вида набережных с гранитной облицовкой и гранитными мостами — Дворцовой набережной (1760-е гг., арх. Ю. Фельтен) на Адмиралтейской стороне, Пироговской (Арсенальной) набережной (1830-е – 1860-е гг.) на Выборгской стороне, Петровской набережной (1900-е гг.) на бывшем Городском острове, ставшем Санкт-Петербургским островом. Поиски наилучших композиционных решений в этом направлении видны на примерах создания ансамбля Стрелки Васильевского острова: от общегородского центра (1721–1736 гг.), через многолетнее использование самой стрелки и акватории перед нею под размещение Театра Фейерверков (1730-е – 1740-е гг.), затем — несколько проектных вариантов и даже полуреализованных попыток создать новый ансамбль, например, по проекту сооружения здания Биржи арх. Дж. Кваренги (1780-е гг.) с ориентацией оси ансамбля на здание Зимнего дворца как главного элемента городского центра и главного здания всего столичного города. Но эти идеи были отвергнуты, и доминирующей стала идея создания главной композиционной оси, направленной не на Зимний дворец и зону главных (сухопутных) площадей столичного города, а на продольную ось акватории Невы. Максимальное усиление этой нехской водной темы в градостроительной системе городского центра с максимальным усилением главной композиционной оси вдоль Невы произошло при создании на Стрелке Васильевского острова нового ансамбля Биржи (1800-е гг., арх. Тома де Томон) с включением в его композицию симметрично размещенных спуска к Неве, ростральных колонн, а также возведенных позднее всех других зданий и сооружений — пакгаузов (1830-е гг., арх. Лукини). И даже ведущих на Стрелку мостов: Дворцового моста (1896–1916, 1938–1939 гг.) и Биржевого моста (1894, 1960 гг.). И даже сооруженные через Неву Троицкий мост (1892–1903 гг.) и Литейный мост (1875–1879 гг.)

еще более подчеркнули эту единую водную композицию, прочно соединив все четыре окаймляющие Главное пространство Невы набережные территории [15].

При этом одновременно решались и задачи упорядочения абрисов берегов (с нормируемой высотой и масштабностью застройки (не выше карниза Зимнего дворца, т. е. не выше 23, 45 м), с обязательным созданием непрерывной фасадной линии городской застройки вдоль набережных (брандмауэрная застройка, «единой фасадой», «под единый карниз») и дизайнерским решением самих набережных (только в гранитном варианте вертикальных стенок с высоким парапетом), необходимого «намыва» многих территорий, устройства набережных и мостов. А также размещения и ориентации создаваемых на его периметре объектов. Набережные были вынесены в акватории Невы во многих местах на 80–100 м (например, Дворцовая и петровская набережные), подчеркивая своими трассировками геометризм и симметрию формируемого неевского пространства как главной городской площади (но в водном варианте). Под эту симметрию и параллельность набережных и осей (вдоль Невы) вплоть до начала 1900-х гг. сооружали мосты и набережные на Санкт-Петербургском острове, на Васильевском острове, на Адмиралтейской стороне. То есть главной градостроительно-композиционной доминантой стали не здания и ансамбли, а геометризм и ориентационные особенности Невы как главного композиционного ансамбля, вокруг которого (по периметру которого) формировался многоконцентрический и многоузловой центр Санкт-Петербурга [16].

Эта ансамблевость решений главных акваторий Невы и включения их в композицию общегородского центра практически продолжалась вплоть до 1990-х гг. Хотя с 1930-х –1960-х была поставлена в генеральных планах развития Ленинграда (исторический и современный Санкт-Петербург) задача активного выхода к берегам Финского залива и создания вдоль этих берегов крупных массивов жилой и общественной застройки с сооружением в некоторых особо значимых местах ансамблей общегородского уровня [17–20].

Одновременно решались и задачи экологического плана, поднимались вопросы защиты от наводнений, очищения водных акваторий (в пер-

вую очередь — в зоне центра города и в зонах жилых территорий), создания особых режимов водопользования, существенно изменяя функциональное зонирование территорий центра и периферии и т. д. для достижения наиболее рациональных экологических решений при создании общегородского центра, жилых районов и промышленных комплексов в зоне дельты Невы и акватории Финского залива. Так, известен один из первых экологических императорских указов о переносе вредных в экологическом отношении (в современной терминологии) производств от жилых районов и берегов Невы в зону периферии (1832 г.), после осуществления которого в Санкт-Петербурге на его далеких окраинах были сформированы знаменитые «серые пояса» [21].

Таким образом, в Санкт-Петербурге потребовалось разработать особые приемы освоения водных пространств и обрамления их застройкой особых типов, которые в проектах и путем реализации растянулись на многие десятилетия. Главнейшую роль в особом санкт-петербургском варианте освоения центральной водной акватории (как впоследствии единого водного центрального ансамбля — Главного Пространства Невы) сыграло то, что на протяжении десятилетий общегородской центр Санкт-Петербурга последовательно менял свое размещение, его территориальная траектория «охватила» все Главное Пространство Невы, перемещаясь с Городского острова (совр. Санкт-Петербургский остров), где первоначально формировалось и развивалось в 1703–1721 гг., перейдя затем по воле Петра I на Стрелку Васильевского острова и развиваясь там в 1721–1736 гг., а затем с 1732 г. закрепившись уже вплоть до 1930-х гг. на Адмиралтейской стороне в зоне Дворцовой площади. Такое перемещение общегородского центра вокруг широкой невоской лагуны (шириной до 1000 м) постепенно сформировало ожерелье центральных зон, охвативших по периметру это водное пространство и ставшее последовательно точками развития взаимоувязанных городских слобод на Санкт-Петербургском острове, на Васильевском острове, на всей Адмиралтейской стороне. В этих условиях обрамленное ими водное пространство грандиозных размеров (1000×4500 м) стало «внутренним городским водоемом» в зоне общегородского центра и постепенно — глав-

ным композиционным элементом всего центра Санкт-Петербурга. И, одновременно, главным градостроительным элементом, формирующим уникальный исторический облик Санкт-Петербурга и подлежащим сохранению [22].

Выводы

Формирование на протяжении столетий городов разного государственного уровня и социально-экономико-культурного статуса даже в рамках единого цивилизационного потока получало разные пространственно-планировочные и структурные вариации. Это явно видно в процессе сравнительного сопоставления этапов развития городов Самары (сторожевого города с середины XVII века, уездного города вплоть до середины XIX века и ставшего губернским городом с 1850-х гг.) и Санкт-Петербурга (прошедшего путь от города при фортеции в 1703–1711 гг., ставшего сначала, в 1709–1710 гг. губернским городом, затем, с 1712 г. — уже столицей Российского государства, а с 1721 года — столицей Российской империи). Столь же значимыми были и вариации в развитии их городских центров. И тем более контрастными стали принципы включения водных акваторий в структуру самих городов и их центров. Для Самары — в рамках линейной стратегии освоения берега р. Волги и линейного развития ее городского центра, для Санкт-Петербурга — путем поэтапного переноса городского центра на новые осваиваемые зоны вокруг главной акватории Невы, независимо от ее уникальных габаритов в 1000×4500 м, с пространственно-композиционной артикуляцией этой акватории в качестве главной городской площади и созданием единого центра по периметру этой акватории.

Литература

1. Balzannikov, M. I., Rodionov, M. V. (2013). Extending the Operating life of low Embankment Dams in Russia. *International Journal on Hydropower and Dams*, vol. 20, issue 6, pp. 60–62.
2. Bulatov, G., Ibraeva, Y., Tarasevskii, P. (2016). Computing values of crack characteristics on earth dam. *Procedia Engineering*, vol. 165, pp. 1611–1618.
3. Sementsov, S., Lavrov, L. (2015). Flood risk in Saint Petersburg, Russia: history and modern times. *Civil Engineering*, vol. 168, issue CE5, pp. 3–16.
4. Ласковский, Ф. Ф. (1866). *Материалы для истории инженерного искусства в России. Ч. III: Карты, планы и чертежи.* СПб., 36 л.

5. Синельник, А. К. (2003). *История градостроительства и заселения Самарского края.* Самара, 228 с.
6. Бальзанникова, Е. М. (2014). Влияние рек на формирование промышленных территорий города Самары. *Научное обозрение*, № 6, сс. 49–55.
7. Сапожникова, И. В. (2008). *Архитектурная энциклопедия губернского города Самары.* Самара: Изд. дом «Агни», 272 с.
8. Ахмедова, Е. А., Гниломедов, А. С. (2014). Рабочие поселки советской индустриализации и их роль в развитии архитектурно-планировочной системы г. Куйбышева (Самара). *Архитектура и строительство России*, № 7, сс. 20–27.
9. Гельфонд, А. Л., Ахмедова, Е. А. (2015). Формирование архитектурно-пространственной структуры волжских набережных на примере Нижнего Новгорода и Самары. *Архитектура и строительство России*, № 7, сс. 2–15.
10. Ахмедова, Е. А., Степанов, А. К. (2017). Градостроительная концепция включения пойменных территорий реки Самары в функционально-планировочную структуру мегаполиса. *Традиции и инновации в строительстве и архитектуре*, сс. 15–18.
11. Буровский, А. М. (2003). *Петербург как географический феномен.* СПб., 214 с.
12. Малиновский, К. В. (2007). *Доменико Трезини.* СПб.: Крига, 412 с.
13. Sementsov, S. (1997). *Saint Petersburg Stedebouw. De stedebouw-kundige wording van Sint Petersburg. Sint Petersburg stadaan het water*, сс. 1–25.
14. Семенцов, С. В., Красникова, О. А., Мазур, Т. П., Шрадер, Т. А. (2004). *Санкт-Петербург на картах и планах первой половины XVIII века.* СПб., 436 с.
15. Бунин, М. С. (1986). *Мосты Ленинграда.* Л., 198 с.
16. Семенцов, С. В. (2011). *Градостроительное развитие Санкт-Петербурга в XVIII – начале XXI века. Т. 1. Развитие территорий Приневья до основания Санкт-Петербурга. Развитие Санкт-Петербурга в XVIII веке.* СПб.: СПбГАСУ, 524 с.
17. Баранов, Н. В. (1966). *Новые приморские ансамбли Ленинграда. Строительство и архитектура Ленинграда*, № 11, сс. 29–34.
18. Каменский, В. А., Наумов, А. И. (1966). *Генеральный план развития Ленинграда.* Л., 412 с.
19. Наумов, А. И. (1972). *Ленинград выходит к морю (о проекте планировки и застройки прибрежных районов города).* *Строительство и архитектура Ленинграда*, № 10, сс. 14–22.
20. Семенцов, С. В. (2012). *Санкт-Петербург в планах и картах. XX век.* СПб.: Северо-Западный Картографический Центр, 424 с.
21. Семенцов, С. В. (2014). Освоение под застройку прибрежных акваторий Санкт-Петербурга в XVIII – начале XXI века. СПб.: Нестор-История, сс. 172–191.
22. Sementsov, S. V. (2014). Regularities of creating in the XVIII – mid XX centuries a regular agglomeration of St. Petersburg – Leningrad and problems of its preservation as a world heritage object. *Advanced Materials Research*, vol. 1020, pp. 651–654.

References

1. Balzannikov, M. I., Rodionov, M. V. (2013). Extending the Operating life of low Embankment Dams in Russia. *International Journal on Hydropower and Dams*, vol. 20, issue 6, pp. 60–62.

2. Bulatov, G., Ibraeva, Y., Tarasevskii, P. (2016). Computing values of crack characteristics on earth dam. *Procedia Engineering*, vol. 165, pp. 1611–1618.
3. Sementsov, S., Lavrov, L. (2015). Flood risk in Saint Petersburg, Russia: history and modern times. *Civil Engineering*, vol. 168, issue CE5, pp. 3–16.
4. Laskovskij, F. F. (1866). *Materialy dlya istorii inzhenernogo iskusstva v Rossii. Ch. III: Karty, plany i chertezhi [Materials for the history of engineering in Russia. Part III: Maps, plans and drawings]*. SPb., 36 p. (in Russian).
5. Sinelnik, A. K. (2003). *Istoriya gradostroitel'stva i zaseleniya Samarskogo kraja [History of urban planning and settlement of the Samara region]*. Samara, 228 p.
6. Bal'zannikova, E. M. (2014). Vliyaniye rek na formirovaniye promyshlennykh territoriy goroda Samary [The influence of rivers on the formation of industrial areas of the city of Samara]. *Nauchnoe obozrenie*, №6, pp. 49–55. (in Russian).
7. Sapozhnikova, I. V. (2008). *Arhitekturnaya ehnciklopediya gubernskogo goroda Samary [Architectural encyclopedia of the provincial city of Samara]*. Samara: Izd. dom «Agni», 272 p.
8. Ahmedova, E. A., Gnilomedov, A. S. (2014). Rabochie poselki sovetskoy industrializatsii i ih rol' v razvitiy arhitekturno-planirovochnoy sistemy g. Kujbysheva (Samary) [Working settlements of Soviet industrialization and their role in the development of the architectural and planning system of the city of Kuibyshev (Samara)]. *Arhitektura i stroitel'stvo Rossii*, № 7, pp. 20–27. (in Russian).
9. Ge'fond, A. L., Ahmedova, E. A. (2015). Formirovaniye arhitekturno-prostranstvennoy struktury volzhskikh naberezhnykh na primere Nizhnego Novgoroda i Samary [Formation of the architectural and spatial structure of the Volga embankments on the example of Nizhny Novgorod and Samara]. *Arhitektura i stroitel'stvo Rossii*, №7, pp. 2–15. (in Russian).
10. Ahmedova, E. A., Stepanov, A. K. (2017). Gradostroitel'naya koncepciya vklyucheniya pojmyennykh territoriy reki Samary v funktsional'no-planirovochnuyu strukturu megapolisa [The town-planning concept of including the floodplain areas of the Samara River in the functional-planning structure of the metropolis]. *Traditsii i innovatsii v stroitel'stve i arhitekture*, pp. 15–18. (in Russian).
11. Burovskij, A. M. (2003). Peterburg kak geograficheskij fenomen [St. Petersburg as a geographical phenomenon.]. SPb., 214 p. (in Russian).
12. Malinovsky, K. V. (2007). Domenico Trezzini [Domenico Trezzini]. *St. Petersburg: Kriga*, 412 p. (in Russian).
13. Sementsov, S. (1997). *Saint Petersburg Stedebouw. De stedebouw-kundige wording van Sint Petersburg [The urban development of St. Petersburg]*. Sint Petersburg stadaan het water. Amsterdam, pp. 1-25 (in Dutch).
14. Semencov, S. V., Krasnikova, O. A., Mazur, T. P., Shrader, T. A. (2004). Sankt-Peterburg na kartah i planah pervoy poloviny XVIII veka [St. Petersburg on the maps and plans of the first half of the XVIII century]. SPb., 436 p. (in Russian).
15. Bunin, M. S. (1986). *Mosty Leningrada [The bridges of Leningrad]*. L., 198 p. (in Russian).
16. Semencov, S. V. (2011). Gradostroitel'noe razvitiye Sankt-Peterburga v XVIII – nachale XXI veka. T. 1. Razvitiye territoriy Prineva do osnovaniya Sankt-Peterburga. Razvitiye Sankt-Peterburga v XVIII veke [Urban development of St. Petersburg in the XVIII – early XXI century. T. 1. Development of the territories of Prineva to the founding of St. Petersburg. The development of St. Petersburg in the XVIII century.]. SPb.: SPbGASU, 524 p. (in Russian).
17. Baranov, N. V. (1966). *Novye primorskie ansambli Leningrada [New coastal ensembles of Leningrad]*. *Stroitel'stvo i arhitektura Leningrada*, № 11, pp. 29–34. (in Russian).
18. Kamenskij, V. A., Naumov, A. I. (1966). *General'nyj plan razvitiya Leningrada [General plan for the development of Leningrad]*. L., 412 p. (in Russian).
19. Naumov, A. I. (1972). Leningrad vyhodit k moryu (o proekte planirovki i zastrojki pribrezhnykh rajonov goroda) [Leningrad goes to the sea (on the draft planning and development of coastal areas of the city).]. *Stroitel'stvo i arhitektura Leningrada*, № 10, pp. 14–22. (in Russian).
20. Semencov, S. V. (2012). *Sankt-Peterburg v planah i kartah. XX vek [St. Petersburg in plans and maps. XX century.]. SPb.: Severo-Zapadnyj Kartograficheskij Centr*, 424 p. (in Russian).
21. Semencov, S. V. (2014). Osvoeniye pod zastrojku pribrezhnykh akvatoriy Sankt-Peterburga v XVIII – nachale XXI veka [Development of the coastal waters of St. Petersburg in the XVIII - beginning of the XXI century under construction. SPb.: Nestor-Istoriya, pp. 172–191. (in Russian).
22. Sementsov, S. V. (2014). Regularities of creating in the XVIII – mid XX centuries a regular agglomeration of St. Petersburg – Leningrad and problems of its preservation as a world heritage object. *Advanced Materials Research*, vol. 1020, pp. 651–654.

Авторы

Семенов Сергей Владимирович, д-р архитектуры, профессор

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

E-mail: s.sementsov@mail.ru

Ахмедова Елена Александровна, д-р архитектуры Самарский государственный архитектурно-строительный университет

E-mail: dir_inst_arch@bk.ru

Волков Виктор Иванович, д-р техн. наук Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

E-mail: geo@spbgasu.ru

Authors

Semencov Sergej Vladimirovich, Dr. of Architecture, professor

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: s.sementsov@mail.ru

Ahmedova Elena Aleksandrovna, Dr. of Architecture Samara State University of Architecture, Building and Civil Engineering E-mail: dir_inst_arch@bk.ru

Volkov Viktor Ivanovich, Dr. of Engineering Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: geo@spbgasu.ru