

## РАЗЛИЧИЕ МЕНТАЛИТЕТОВ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ

*В.И. Иванов, Е.А. Жаринова*

Рассмотрены аспекты различий между Россией и Западной Европой в архитектуре и градостроительстве на основе исторически сформировавшихся представлений о проживании в городе. В основе лежит разное мировоззрение, которое не позволяет адекватно соотносить нормы проживания, отношение к строительству вообще и планировке населенных мест.

Ключевые слова: градостроительство, менталитет, кварталы, транспортная структура, малоэтажная застройка, климат, строительные конструкции, общественные и уличные пространства, панорамы восприятия, акценты, композиция.

В русском и западно-европейском градостроительстве есть существенные различия. В первую очередь это касается представления о городе, как таковом. Корни различных отношений были заложены, возможно, более тысячи лет назад. От условно исходной точки – приблизительно в десятом веке нашей эры.

В данной статье рассматриваются следующие аспекты: строительно-технологическое наследие, использованные ресурсы территорий, развитие ремесленных производств, формирование городского самоуправления, отношение к экологии места проживания.

В Западной Европе – в большом количестве имелись остатки римских военных лагерей на уже сформированной сети дорог и судоходных каналов. В планировочном отношении, была уже задана размерность кварталов, которую задавали города, сохранившиеся и развившиеся после развала Римской империи. Образцы каменного и деревянного строительства предыдущей цивилизации были «перед глазами». В Европе относительно быстро происходит дифференциация ремесленных производств по местам добычи ресурсов. Развитие торговых отношений между государствами приводит к территориальной кооперации, в зависимости от имеющихся территориальных ресурсов. В формируемых городах, наряду с формированием цеховых объединений, развивается общественное движение самоуправления.

В Восточной Европе – на территории киевского княжества вместе с крещением «получают» готовые «градостроительные нормативы» – византийский «Кодекс градский», переведенный с болгарского. При этом огромная территория Древней Руси сопоставима со всеми государствами Западной Европы. Количество населенных мест, конечно, меньше, но даже деревни, по европейским представлениям, кажутся городами. Однако вокруг каждого города имеется достаточно развитая «структура снабжения» в виде окружающих поселений. Каждый город автономен, обеспечен питанием, строительными материалами, людскими ресурсами, ремесленниками. Нет необходимости специализировать территории, так как централизованное государство всегда состояло из отдельных княжеств, потом воеводств и т.д.

Западно-европейцы за тысячу лет привыкли жить в затесненных условиях средневекового города. Застройка западно-европейских городов представляла многоэтажные дома. Выделялись здания общественного назначения по высотности и массивности. В средние века вошло нормирование или ограничение по высотности и это сохранилось до настоящего времени. Общественные пространства – площади, бульвары, рынки были привязаны к местам транзитного движения и точкам скопления населения. Еще более глобальным отличием является появление ремесленных специализаций в городах Западной Европы, которая началась с экономическим оживлением XII–XIII веков.

В Восточной Европе славянские города изначально имели большие размеры. Возможно, на это влияли деревянные строительные технологии. Приемы строительства из древесины достигли высокого совершенства. Для разных сооружений использовались технические свойства разных по-

род деревьев. В частности, дерево-земляные укрепления из мореного дуба и лиственницы возводить было менее трудоемко, чем каменные. В промышленном зодчестве различные деревянные конструкции имели и большие пролеты и сочетались с металлическими элементами. Для использования энергии воды использовалась осина, как порода, противостоящая влаге. В жилище традиция использования древесины продолжается до настоящего времени, даже в многоэтажном строительстве, как самый экологически безвредный материал.

Русское государство как единая территория сформировалось намного раньше, чем государства Западной Европы. Устойчивая территория определила стереотипные правила в строительстве, да и в самом укладе проживания. Именно дерево удовлетворяло и климатическим условиям и скорости строительства. Но деревянные сооружения возгорались намного чаще, чем каменные. В то же время отстроить их заново было легче. Известно, что Москва выгорала до XIX века каждые 19 лет. Однако главные крепости в России издревле были каменными и кирпичными. С древнейших времен на Руси создавались оборонительные линии – засечные черты, исчисляемые сотнями и тысячами километров. И этот опыт породил звездчатую систему защиты обширных территорий. С конца XIV века меняется система обороны городов в связи с распространением огнестрельного оружия. Но старая система формирования опорных пунктов обороны полностью себя оправдывает и позволяет развить удаленные монастырские крепости до относительно крупных населенных мест. Они, в свою очередь, объединяют целую сеть окружающих деревень и новых поселений.

Объемно-пространственное построение русских городов ориентировалось на создание, в первую очередь, панорам восприятия, а не перспектив. Объемные акценты городов на возвышенностях и бровках рельефа выделялись цветом, формой и пластикой – виделись за многие километры и создавали изначально позитивное настроение. Общественные пространства, чаще всего, не ограничивались стенами зданий, а формировались на основе зрительной связи между различными постройками центра города за счет акцентов – церквей, колоколен, стен и ворот монастырей. Обилие зелени, а зимой снег – объединяли общую картину. Острой необходимости строить многоэтажные здания не было, т.к. принцип усадебной застройки содержал значительный территориальный резерв. Рост самих городов также не ограничивался, так как в территорию города официально входили обширные пахотные и сенокосные угодья в окрестностях.

Озеленение в Западной Европе появилось только в XVII веке. До этого количество деревьев в городе можно считать единичным явлением. Все русские города были зелеными из-за усадебного типа городской застройки и наличием близлежащих лесных массивов. Отношение к лесам всегда было бережное, так, с петровской эпохи и до настоящего времени сохраняют-

ся дубовые леса под Воронежем, как резерв ценной древесины для строительства парусных кораблей. С начала XX века в России процесс строительства городов неразрывно связан с озеленением, искусственным посадками, равномерным размещением и озеленением мест периодического отдыха. С этого же времени узаконена плановая посадка зеленых массивов на местах вырубок и формирование лесных массивов вокруг каждого города. Эта работа начинает приносить свои результаты только к середине XXI века. В целом, гигантские лесные массивы России уже сейчас рассматриваются как источник кислорода для всего северного полушария.

Западная Европа имеет леса преимущественно в горных районах, все остальные территории исторически используются для промышленного сельскохозяйственного производства. Немногочисленные лесные массивы традиционно тщательно контролируются. Антропогенная нагрузка на эти массивы очень значительна. В качестве примера можно привести пример Англии, где имеется единственный лесной массив, в котором растет небольшая колония съедобных грибов. Этот частный лес пользуется особым вниманием рестораторов. В западно-европейских лесах наблюдается также нарушение биоценозного равновесия, когда отсутствует вершина пищевой цепочки в виде хищников.

Климат Западной Европы значительно мягче, что напрямую отразилось в строительстве. Толщина стен обуславливается только конструктивной прочностью и шумозащитными критериями. В большинстве случаев ставится однослойное остекление. Вопросы теплоснабжения перешли в плоскость экономии тепла и энергосбережения. Так, средний перепад зимних температур в Европе составляет около 16–20 градусов, а в России он составляет 39–60 градусов и больше. Традиционная тщательность учета энергетических затрат предопределил прогрессивное развитие их экономии эксплуатационных затрат.

Климатические различия также наложили отпечаток в различии менталитетов населения. На территории России с резко континентальным климатом у населения зима связана со снегом и морозами, длящимися около полугода. Эти представления полностью отражаются на технологиях строительства – массивные стены, двойное и тройное остекление, наличие зоны вечной мерзлоты на значительной территории. Морозное время и сейчас традиционно используется для устройства грузовых автомобильных трасс по рекам Дальнего Севера. Суровые условия проживания накладывают соответствующие отношения между людьми и сформировавшимися сообществами, которые зачастую непонятны европейцам.

Одним из главных отличий является централизованное строительство городов на Руси, начавшееся с середины XIV на средства государства. Это сильно повлияло на институт управления городами. И до настоящего времени у многих руководящих работников муниципалитетов не укладывается

ся законодательное разрешение на самостоятельность в принятии решений. Отсутствие навыков саморегулирования связано с многовековым централизованным управлением городами и отсутствием наработанных механизмов участия населения в жизнедеятельности городов. В то время как самостоятельность управления западно-европейских городов была узаконена еще в XIV веке. В Швейцарии, например, любое значительное решение обязательно публикуется и определяется референдумом населения.

Развитие городских сообществ имеет значительную разницу в истории их формирований. Теснота европейского проживания породила тщательное регулирование взаимоотношений горожан уже в раннем средневековье. Очень большую роль сыграл институт городского магистрата. Правовые и гражданские правила вырабатывались сотни лет и к настоящему времени неоспоримо свидетельствуют об их развитости. Городские пространства и отношение к ним в европейском и русском градостроительстве также имеют различия. Формирование площадей в западно-европейских городах происходило осознанно. Основой являлась необходимость выполнять в городах те или иные функции – торговля, самоуправление, религиозные обряды. В России общественные площади редко имели конкретную форму и являлись полифункциональными. Только в XVIII веке главные улицы и площади стали формировать как общественные пространства, которые объединяли вокруг себя не только жилую, но и промышленную застройку.

Размеры квартальных территорий имеют значительные различия из-за начальных установок. В Западной Европе кварталы большей частью складывались стихийно и имели небольшие размеры, а улицы выполняли сразу несколько функций, и их ширина от дома до дома исходила из минимально необходимых размеров для проезда. Размеры кварталов частично задавались исчезнувшими планировками римских военных лагерей. В России ширина всех улиц была продиктована противопожарными разрывами. Проезжая часть занимала небольшую часть поперечного сечения. Таким образом, оставалось место для роста деревьев, пешеходных путей и частичного складирования каких-либо материалов, например срубы для зданий. Улицы были светлыми и просторными. Кварталы в среднем имели ширину около 130 метров. Рост жилых территорий в российских городах измеряется микрорайонами с размерами до 500–600 метров. Современные нормативы самых узких проулков мало соответствуют реалиям российской жизни. Улочки, как правило, грязные и не ухоженные. Объяснением может служить низкий уровень культуры проживания, опыт которого сравнительно незначителен.

В настоящее время в российских городах, нормативно, в пространство улиц закладывается резерв развития. И, как показывает опыт, расширение проезжих частей улиц и магистралей, проводимое в начале XXI века, ис-

пользовало ресурсы, заложенные в 30-е годы XX столетия. В некоторых случаях хватило места на устройство многоуровневых автомобильных развязок в структуре сложившейся застройки. В городах Западной Европы подобные проблемы решаются за счет уменьшения скоростей, или перехода на альтернативные виды транспорта. Но и новые жилые районы старых городов, в какой-то мере, отмечены скромностью перспективного видения – приоритетным является пешеход и велосипед. Общественный транспорт повсеместно развит и составляет удобную структуру обслуживания. Самые большие проблемы возникают из-за личного транспорта. Граждан Европы приучают: к использованию автомобиля вне населенного места, исключить трудовые поездки, использовать личный транспорт для эпизодического использования, к чувству ущербности авто в городе.

В транспортном отношении опыт строительства крупных развязок в США показывает значительный дискомфорт жителей от соседства подобных сооружений. Кроме того, все равно возникают регулярные транспортные пробки, даже при устройстве множества полос движения. «Установка» иметь каждому автомобиль не поддержана планированием удобной транспортной инфраструктуры. Упрощенная дифференциация магистралей породила массу проблем, связанных с представлениями о проживании в городах.

Во многих городах Западной Европы изменен подход к приоритетам транспортной системы. На первом месте стоит пешеход и велосипедист. Общественный транспорт многообразен и дифференцирован. Частный и грузовой транспорт рассматриваются в последнюю очередь. Одним из преимуществ является наличие частных транспортных путей и скоростных железных дорог между городами и странами Западной Европы.

Американский менталитет в планировке изначально сложился при деятельности землемеров. Роль градостроителя или архитектора была минимизирована и сводилась к проектированию, в основном, отдельных зданий. Большое влияние на планировку США оказывало развитие рельсового и автомобильного транспорта. Простейшая, прямоугольно-решетчатая система мелкочлененных кварталов стала настолько привычной, что иные планировочные решения для Америки кажутся неестественными. Это так же поддерживается историческими планировками испанских и португальских поселений, которые формировались на американском континенте со времен Колумба и до конца XVIII века. Мелкочлененная планировка удобна для частного владения и строительства. Однако она не позволяет возводить крупные жилые и общественные комплексы в сформировавшейся ткани застройки. Для американцев очень привычно выделение многоэтажного центра города – Сити, в сравнении с малоэтажной окружающей застройкой. Очень многие районы США подвержены землетрясениям. Поэтому массовая застройка преимущественно состоит из малоэтажных каркасных деревянных конструкций, которую несложно восстановить после очередного природного катаклизма.

Различие взглядов на среду проживания необходимо учитывать в требованиях к народам различных государств, в проектировании и управлении городами. Становление местного самоуправления для российских городов – это процесс, растянутый во времени. Многовековая жесткая централизация не может исчезнуть в менталитете населения и необходимо несколько смен поколений горожан, чтобы преодолеть стереотипы безответственности проживания.