

ЭВОЛЮЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДА РОСТОВА-НА-ДОНУ

Гусева Светлана Евгеньевна

кандидат архитектуры, доцент кафедры градостроительства
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет»,
Россия, Санкт-Петербург, e-mail: sv.guseva@mail.ru

УДК: 711.01/09 (470.61-25) «17-19»
DOI: 10.47055/1990-4126-2021-1(73)-14

Аннотация

В результате исследования выделены пять основных этапов развития планировки Ростова-на-Дону за весь период его существования с основания Ростовской крепости во второй половине XVII в. до наших дней. Периодизация обоснована выявлением ключевых событий, касающихся базовых структурообразующих факторов: основания поселений, транзита центральных функций, объединения градостроительных образований, смены планировочных решеток, территориального роста и т.п. Исследование является результатом картографического анализа исторических планов Ростова-на-Дону и предшествующих ему поселений.

Ключевые слова:

Ростов-на-Дону, Нахичевань-на-Дону, планировочная система, планировочная ось, градостроительное развитие

AN EVOLUTIONARY MODEL FOR THE HISTORICAL PLANNING SYSTEM OF THE CITY OF ROSTOV-ON-DON

Guseva Svetlana E.

PhD. (Architecture), Associate Professor of the Department of Urban Planning,
Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,
Russia, St. Petersburg, e-mail: sv.guseva@mail.ru

УДК: 711.01/09 (470.61-25) «17-19»
DOI: 10.47055/1990-4126-2021-1(73)-14

Abstract

The study has revealed five main phases in the evolution of Rostov-on-Don's plan over the entire period of its existence from the foundation of Rostov Fortress in the second half of the 17th century to the present day. These periods were identified by key events, whether solitary or multiple, related to the basic structuring factors: the founding of settlements, transit of central functions, merger of towns, change of planning grids, significant territorial growth, etc. Two periods are united by a common context of the time when Rostov and Nakhichevan existed in parallel. The study is based on a cartographic analysis of the historical plans of Rostov-on-Don and settlements that preceded it.

Keywords:

Rostov-on-Don, Nakhichevan-on-Don, planning system, planning axis, town-planning development

Ростов-на-Дону – один из крупнейших городов России с населением более миллиона человек, центр Южного федерального округа страны и значительный транспортный узел. Уникальность местоположения, связанная с внешними и внутренними торговыми путями, обеспечила поселению быстрый рост и финансовую поддержку власти: за неполные три столетия город прошел путь от небольшой пограничной крепости до южной столицы России. Предлагаемая периодизация градостроительного развития Ростова-на-Дону охватывает весь период его существования.

Общие черты планировочного развития Ростова-на-Дону традиционно рассматриваются в составе исследований регулярного градостроительства в России в целом или как часть общих тенденций развития поселений региона. Имеются работы о планировочных аспектах развития центральной части города или отдельных районов его периферии. На данный момент наиболее изучен вопрос формирования в XVIII-XIX веках регулярной планировочной структуры центральной части города, который трактуется в публикациях как исторический процесс с выводами историко-искусствоведческого характера без рассмотрения планировочной конкретики. Для публикаций характерно представление картографических материалов без графического отображения процесса или результатов анализа описываемых планировочных структур.

В данной статье используется словосочетание «планировочная система», которое, не являясь официальным термином, введено автором как обобщающее понятие для исследуемого градостроительного образования (от элементов первоначальной группы поселений до конечных центра и периферии крупнейшего города), позволяющее рассмотреть преемственное историческое развитие его планировочных процессов.

Представленная в статье периодизация, основанная на фактологии, и соответствующая ей графическая модель исторического развития планировочной системы Ростова-на-Дону за весь период его существования могут служить основой для дальнейших системных историко-теоретических исследований в области градостроительства, а также использоваться при проведении предпроектного анализа в градостроительном проектировании разного уровня.

Первый этап (1749–1779)

Ключевые события: основание города-крепости с прилегающими поселениями, начало формирования сквозной планировочной оси.

В XVIII в. в Российской Империи активно шел процесс расширения и укрепления государственных границ, коснувшийся и южных регионов. В 1749 г. по указу императрицы Елизаветы у впадения в Дон реки Темерник была устроена таможня с пристанью, на месте которой быстро возникла Ростовская крепость, освящённая и названная в честь святого Димитрия Ростовского, и порт, ставший первым и единственным в то время южным водным узлом, через который шла торговля со странами на побережьях Чёрного и Средиземного морей.

Крепость (1760/61) представляла собой укрепления в виде девятилучевой звезды 3,5 км в окружности и селитьбу с регулярной планировочной структурой внутри. На берегу Дона к западу от крепости были построены два форштадта или предместья, жители которых имели удобный выход к воде. Вся застройка внутри и вне оборонительных стен имела сугубо ортогональную планировку. Главная улица крепости в направлении север–юг связывала три прямоугольных площади (северную, южную и центральную), образующих линейный центр селитьбы. [9, с. 57] Параллельно берегу Дона через крепость и оба форштадта образовалась крупная планировочная ось запад–восток, сформированная центральными улицами поселений и дорогой между ними (рис.1, схема1).

Второй этап (1779–1811)

Ключевые события: *основание Нор-Нахичевани, развитие сквозной планировочной оси.*

После окончания русско-турецкой войны (1768–1774) фортификационные сооружения Ростовской крепости утратили свое значение. Плодородные земли края стали заселяться выходцами из разных регионов России, Украины, Армении. В 1779 г. крымские армяне к востоку от крепости основали колонию Нор-Нахичевань, состоявшую из г. Нахичевани и прилегающих сел.

Территория города Нахичевани (около 400 га), не имевшего фортификаций, значительно превышала как размеры поселения внутри Ростовской крепости, так и общую площадь обоих форштадтов. Подобный размах строительства обусловлен значением для России нового торгового города в низовьях Дона. Нахичевань занимала прямоугольную в плане территорию, расположенную параллельно береговой линии Дона, и имела сугубо ортогональную планировку без выделения главных улиц какими-либо градостроительными средствами. Компактный центр в центральной части города представлял собой квадратную площадь с собором посередине и пространствами для торговой, административной и рекреационной деятельности по краям.

Планировочная ось, образованная на первом этапе градостроительного развития поселений, была продолжена дорогой к Нахичевани и ее центральной улицей. Ось соединяла и объединяла все прибрежные поселения – два форштадта, крепость и новый город (рис.1, схема 2).

Третий этап (1811–1880) – «параллельные города»

Ключевые события: *основание города Ростова-на-Дону, перенос центральных функций из крепости в Ростов, поглощение Ростовом крепости, прокладка железной дороги вокруг Ростова и Нахичевани и по правому берегу Дона, связь с левым берегом Дона.*

В 1811 г. были высочайше утверждены генеральные планы Ростова и Нахичевани и на берегу Дона начала формироваться крупная линейная градостроительная структура, состоящая из Ростова, крепости и Нахичевани, предельно близко расположенных и связанных между собой общей планировочной осью по линии центральных улиц и внешних дорог. Высочайшее внимание обоим городам по-прежнему обеспечивалось их выгодным местоположением: «Находясь на территории огромного юго-восточного земледельческого района, Ростов в то же время представлял собой центр важных торговых путей» [5, с. 98].

Если генеральный план Нахичевани 1811 г. практически утвердил уже существующую планировку поселения, то план Ростова предполагал создание нового города, в состав которого входили оба форштадта, земли «для садов и тутовых деревьев» [13], расположенные в овраге, и новая северная часть Ростова. Общая площадь его селитьбы по плану составляла около 250 га, планировочная система была сугубо ортогональной. Крепость не стала ядром для нового города, перенос центральных функций на территорию бывших форштадтов с формированием нового городского центра был необычен для градостроительных образований подобного рода [9, с. 56].

Особенностью генплана Ростова было создание двух неравнозначных композиционных осей, одна из которых возникла между форштадтами как более широкая, чем все остальные, улица, идущая на север от Дона. Перпендикулярная ей вторая ось была образована «зеленым коридором» оврага, занимавшего четверть городской территории, с широкими односторонней застройки улицами по его краям. Узкие и длинные жилые кварталы форштадтов были сохранены за исключением шести кварталов в центре нового города, на месте которых появилась большая квадратная площадь с собором и квадратный в плане гостиный двор.

Присоединение к России новых южных территорий и смещение государственной границы, для охраны которой строилась Ростовская крепость, привело к уничтожению ее укреплений (1835) и передаче земель Ростову. В 1845 г. новый сугубо регулярный план Ростова планировочно объединил его с крепостью, положив начало формированию системы «параллельных городов». Реализация нового генплана закончилась к 1880 г., когда крепость полностью срыли, и на ее месте появились новые значительно более крупные, чем в западной части Ростова, прямоугольные жилые кварталы.

В 1868/69 г. по правому берегу Дона между рекой и селитьбой, а затем и вокруг «параллельных городов» были проложены железнодорожные пути. В 1975 г. разводной железнодорожный мост через Дон связал Ростов с противоположным берегом (рис.1, схема3)

Четвертый этап (1880–1928) – «параллельные города»

Ключевые события: *развитие общей планировочной оси Ростов – Нахичевань, расширение территории Ростова до окружной железной дороги, создание новой планировочной структуры за пределами центральной части города.*

Наиболее важным структурообразующим процессом этого периода было начало формирования градостроительного ядра современного Ростова на основе исторической сквозной планировочной оси запад – восток. Ни центр Ростова, ни центр Нахичевани не стали базовыми формообразующими элементами будущего городского ядра.

Важным событием стало спрямление оси после перемещения ее части на Большую Садовую улицу Ростова – бывшую южную границу застроенного теперь оврага. В центральной части оси между первоначальным Ростовом и Нахичеванью в районе бывшей крепости возникла система прилегающих или близко расположенных к ней открытых пространств с постройками религиозного, торгового, лечебного, учебного и другого общественного назначения, был разбит городской парк. В межселенном пространстве на оси возникли озелененные территории (городской сад, участки церкви и общества садоводства) – основа современного культурного центра города с парком.

До начала 1920-х гг. Ростов на севере ограничивала прямая «черта городского поселения по плану, утвержденному в 1886 году» [14], за которой до линии окружной железной дороги простирались выгонные земли, пашни, располагалась свалка нечистот, бойни и два больших кладбища. Около полусотни заводов и фабрик Ростова и Нахичевани этого времени находились внутри их селитьбы и на берегу Дона.

В 1920-х гг. на периферии Ростова быстро строились заводы и рабочие поселки, в результате чего город полностью занял территорию, ограниченную железной дорогой. Очаговый характер планировки новых поселков – радиально-кольцевой, треугольный, полигональный или ортогональный с площадью в центре – отвечал концепции города-сада и плавному рисунку железнодорожной трассы [1]. В целом и планировка, и функция городской периферии приобрели фрагментированный характер: новые образования вписывались в свободные территории, образуя «лоскутное одеяло» из сравнимых по площади участков дачных местностей, садов и огородов, новых и ранее существовавших рабочих поселков, свалок, кладбищ и свободной земли, на которой началось строительство крупных промышленных предприятий.

Расширение Ростова в 1920-х гг. не затронуло самостоятельности сохранявшейся в прежних границах Нахичевани. «Параллельные» города приблизились друг к другу на расстояние около полукилометра, сохраняя несформированную рыхлую структуру северных окраин (рис.1, схема 4).

Пятый этап (1928 – настоящее время)

Ключевые события: *объединение Ростова-на-Дону и Нахичевани, расширение нового Ростова за пределы окружной железной дороги, формирование нового городского центра, устройство городской набережной, начало освоения Зеленого острова и левого берега Дона.*

В 1928 г. Ростов и Нахичевань были объединены, и новый город стал наиболее активно расти в западном, северо-западном и северном направлениях согласно проекту восстановления (1945), корректировкам генпланов советского времени (1951, 1960, 1972) и действующему генплану 2007 года (редакция 2018).

В настоящее время в городскую черту входит остров Зелёный (бывшая часть Нахичевани) и левобережные земли Дона, связанные с селитьбой тремя железнодорожными и четырьмя автомобильными мостами, включая мост на федеральной трассе М4 «Дон». Несмотря на развитую транспортную инфраструктуру, левый берег Дона до сих пор поделён между промышленной застройкой, тонким (120–250 м от уреза воды) слоем досугово-рекреационного характера и крупными спортивными объектами гребного канала (1960-е гг.) и Ростов-Арены (2018). Большая часть левобережных земель в черте города пустует, как и территория Зелёного острова, береговая полоса которого частично занята базами отдыха советского времени.

В советское время на территориях лакун между рабочими поселками с индивидуальной застройкой появляются кварталы секционных домов. В пределах городской черты строятся крупные объекты промышленной инфраструктуры: завод Ростсельмаш (1921, бывший Сельмашстрой), завод Росвертол (1939, бывший Завод №168) с вертодромом экспериментальной авиации и крупная промышленно-складская зона, в сумме занимающие около 400 гектаров близкой к историческому центру территории города, а также аэропорт (вынесен за пределы города в 2017 г.). Промышленно-складские территории образуют три крупные «серые зоны» у железнодорожных путей окружной дороги и вдоль уреза Дона в районе городского центра.

В процессе объединения и последующего развития Ростова был сформирован новый крупный городской центр с поликомпонентной структурой, включающей три параллельных линейных элемента (Большая Садовая улица, бульвар Пушкинской улицы и набережная) и два компактных образования (административный центр с парком и культурный центр с парком).

Стержнем градостроительной композиции является Большая Садовая улица (3,7 км), ставшая частью исторической планировочной оси на предыдущем этапе развития системы. Это одна из главных транспортных магистралей Ростова, здесь, как и сто лет назад, расположены наиболее интересные исторические здания и многочисленные элементы застройки с центральной функцией [3, с. 25].

Пешеходная Пушкинская улица (3,2 км) – крупнейший бульвар со статусом парковой зоны и многочисленными зданиями рекреационного характера. В XIX в. Пушкинская улица была северной границей города, за которой начиналась степь.

Городская набережная (2,2 км) появилась в 1949 г., когда участок берега, соответствующий территории Ростова до его объединения с Нахичеванью, был полностью освобожден от железнодорожных путей и инфраструктуры. Часть города, как когда-то форштадты, получила выход к воде и крупную линейную рекреационную досуговую зону.

Большая Садовая улица соединяет компактные элементы современного городского ядра: железнодорожный вокзал, административный и культурный центр, за которым историческая ось менее активно продолжается улицами и еще одним культурным объектом на территории бывшей Нахичевани.

Все три линейных элемента композиции прекрасно связаны между собой поперечными улицами исторической ортогональной планировки, одна из которых выходит через мост на левый

Заключение

Основными событиями градостроительного развития Ростова-на-Дону являлись основания крепости (1-й этап), городов Нахичевани (2-й этап) и Ростова (3-й этап) и объединение Ростова с крепостью (4-й этап) и Ростова с Нахичеванью (5-й этап). Помимо этого, к ключевым эпизодам относится формирование новых градостроительных элементов для переноса и развития центральных функций, значительный территориальный рост, смена планировочной сетки и появление крупных транспортных объектов – линий железных дорог.

Исторически существовало три основных типа рассматриваемой планировочной системы, последовательно сменявших друг друга: группа поселений (1-й и 2-й этапы), «параллельные города» (3-й и 4-й этапы) и собственно город (5-й этап). В морфологическом отношении выделяются также три фазы развития планировочной системы, не совпадающие полностью с периодами существования ее основных типов: линейная (1-3-й этапы), линейно-очаговая (4-й этап) и компактная (5-й этап) (рис.2).

Первые три этапа (около 130 лет) система развивалась линейно вдоль береговой линии Дона, на последних двух этапах добавилось новое направление: сначала только в глубь территории на север (4-й этап), затем на юг через Дон (5-й этап). В линейной фазе развития планировочной системы бурным изменениям подвергался только Ростов – Нахичевань изолированно и последовательно формировалась около полутора столетий (2-й, 3-й, 4-й этапы), пока, сохраняя в целом те же градостроительные характеристики, не вошла в состав увеличивающегося Ростова.

На четвертом этапе существовавшие около 150 лет сугубо ортогональные и однонаправленные планировочные решетки Ростова и Нахичевани дополнились в северном направлении сильно фрагментированной структурой с чередованием решеток радиально-кольцевого, полигонального, треугольного и ортогонального характера.

Сквозным действием всех периодов развития было формирование крупной планировочной оси, приведшее к созданию в течение более чем ста лет (4-й и 5-й этапы) развитого градостроительного ядра современного города. Основная часть существующего центра Ростова-на-Дону сложилась на территории самого Ростова. Обособленность развития градостроительных характеристик Нахичевани и ее исторического компактного ядра не позволила в полной мере подключить его к современному городскому центру.

Несмотря на общую линейность системы на первых трех этапах, в это время она имела компактные центры, расположенные на общей планировочной оси. Первоначальная система была моноцентричной, но еще до периода «параллельных городов» (3-й, 4-й этапы) в системе образовались два «параллельных центра» (2-й, 3-й этапы). Сначала это были центры Нахичевани и крепости, после разрушения которой (3-й этап) произошел транзит центральных функций и образование нового «параллельного центра» в Ростове (рис.2).

Значительно отличаются друг от друга иерархические полицентрии центральных элементов 4-го и 5-го этапов. Общая линейно-очаговая форма планировочной системы (4-й этап) определила простую двухуровневую иерархию центров: крупный, продолжающийся развиваться, центральный комплекс в исторической части, и компактные обособленные центры в очаговых образованиях. На современном этапе и историческая, и относительно новая периферийная части планировочной системы имеют сложные комплексы центральных элементов. В целом их можно охарактеризовать как комбинированную ортогональную с линейными, центральными и узловыми элементами систему исторического центра и полигональную линейно-узловую систему городской периферии (рис.2).

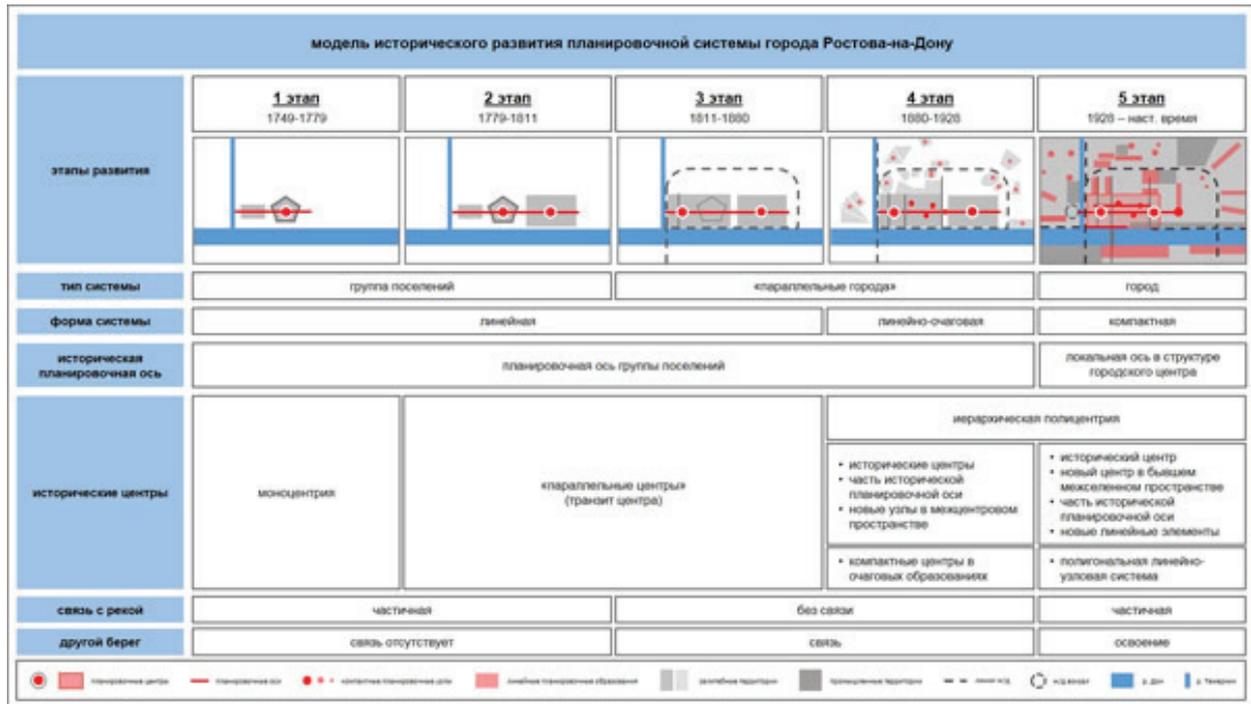


Рис. 2. Модель исторического развития планировочной системы

В ходе исторического развития Ростова-на-Дону сформировался комплекс проблем планировочного характера. Причиной сложившейся ситуации стало обслуживание государственных нужд, преобладавшее на всех этапах системной эволюции. Развитие селитебных функций постоянно приспособлялось к требованиям обороны государства, обслуживания железнодорожного и водного транспортного транзита, нужд международной и внутренней торговли, строительства крупных промышленных объектов.

Расположенная вдоль берега Дона планировочная система никогда не имела выраженной связи с рекой. Сначала этому мешали оборонительные свойства крепости как элемента системы, затем город был полностью отрезан от реки линией железной дороги. Только в последнее время и только на уровне исторического центра на прибрежной территории снесена часть промышленной застройки и создана озелененная городская набережная.

Очаговый приём первичного расширения городской территории создал крайне неблагоприятные условия для последующего формирования периферийной части его планировочной системы. Компактные, центричные, планировочно обособленные новые образования не предусматривали градостроительных связей ни между собой, ни с историческими каркасами обоих городов. Остаточная форма свободных участков городской территории в пределах, очерченной линией окружной железной дороги, не позволила и в дальнейшем сформировать удобную транспортную сеть с отчетливым рисунком.

Первая окружная железная дорога послужила в XIX – начале XX века развитию города без ущерба для его градостроительной ткани, но на современном этапе она представляет собой барьер между историческим центром с прилегающей к нему территорией и периферийной застройкой. На значительных участках вдоль внутригородских железнодорожных путей к ним примыкает складская и промышленная застройка, усугубляя проблему проницаемости и связи городских территорий. Сами прирельсовые территории также требуют мероприятий по их реновации.

В XX веке к мелким рассредоточенным в городе производственным объектам добавились крупные предприятия и аэропорт (вынесен в 2017 году), занимающие в пределах города сотни

гектаров земли в районе бывшей окружной железной дороги и на прибрежных территориях и требующие реконструктивных мероприятий.

Библиография

1. Баева, О.В. Планировка Нахичевани-на-Дону: идеи регулярного градостроительства последней четверти XVIII в. / О.В. Баева // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2014. – № 10. – Ч. 1. – С. 21–24.
2. Ильин, А.М. История города Ростова-на-Дону / А.М. Ильин. – Ростов-на-Дону: Кн. изд-во, 1991.
3. Перцик, Е.Н. (1997). Экономико-географическое положение Ростова-на-Дону. Проблемы расселения: история и современность / Е.Н. Перцик // Проблемы расселения: история и современность. – Москва: Высшая школа, 1997. – С. 96–101.
4. Ростов-на-Дону: сайт администрации. Карта функциональных зон города Ростова-на-Дону. 2018. – URL: <https://rostov-gorod.ru/administration/structure/departments/daig/action/01-grado-01-genplan/> (Дата обращения 10.02. 2021)
5. Токарев, А.Г. Градостроительное развитие Ростова-на-Дону в XIX – начале XX в. / А.Г. Токарев // Вестник ТГАСУ. – 2011. – № 3. – С. 41-49.
6. Токарев, А.Г. Градостроительство Ростова-на-Дону в 1930-е гг.: от регулярной планировочной структуры к советскому городу / А.Г. Токарев // Вестник ВолгГАСУ. – 2011. – № 22(41). – С. 149–154.
7. Токарев, А.Г. Формирование регулярной пространственно-планировочной структуры Ростова-на-Дону в середине XVIII – начале XIX в. / А.Г. Токарев // Вестник ТГАСУ. – 2011. – № 2. – С. 50–59.
8. Штаханов, М. Архитектура Ростова-на-Дону советского периода [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.shtahanov.ru/statii/rostsov/rostsov.html> (Дата обращения 25.11.2020)

References

1. Baeva, O.V. (2014). Planning of Nakhichevan-on-Don: Ideas of Regular Urban Planning in the Last Quarter of the 18th Century. Historical, Philosophical, Political and Legal Sciences, Cultural Studies and Art History. Issues in Theory and Practice, No. 10, Part 1, pp. 21-24. (in Russian)
2. Ilyin, A.M. (1991). History of the city of Rostov-on-Don. Rostov-on-Don: Book Publishing House. (in Russian)
3. Pertsik, E.N. (1997). Economic and Geographical Position of Rostov-on-Don. Settlement Issues: History and Modernity. In: Settlement Issues: History and Modernity. Moscow: Higher School, pp. 96-101. (in Russian)
4. Map of functional zones of the city of Rostov-on-Don. 2018. (Online). Rostov-on-Don administration's web-site. Available from: <https://rostov-gorod.ru/administration/structure/departments/daig/action/01-grado-01-genplan/> (Accessed February 10, 2021)
5. Tokarev, A.G. (2011). Urban development of Rostov-on-Don in the 19th - early 20th century. TGASU Bulletin, No. 3, pp. 41-49. (in Russian)
6. Tokarev, A.G. (2011). Urban planning of Rostov-on-Don in the 1930s: from regular planning structure to a Soviet city. VolgGASU Bulletin, No. 22 (41), pp. 149-154. (in Russian)
7. Tokarev, A.G. (2011). Formation of the regular spatial planning structure of Rostov-on-Don in the middle of the 18th - early 19th century. TGASU Bulletin, No. 2, pp. 50-59. (in Russian)

8. Shtakhanov, M. (2009). Architecture of Rostov-on-Don in the Soviet period. (Online). Available from: <http://www.shtahanov.ru/statii/rostsov/rostsov.html> (Accessed November 25, 2020)



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).
4.0 Всемирная

Дата поступления: 30.11.2020