

лургический завод, чьи старые промышленные здания, сооружения и оборудование получили сегодня разнообразный спектр применений. Огромные здания бывших металлургических заводов переоборудованы для проведения культурных и корпоративных мероприятий; в старом газометре создан самый большой искусственный дайвинг-центр в Европе; сады для альпинизма устроены в бункерах для хранения руды; в бывшем литейном корпусе – веревочный парк; сохранный доменной печи можно осмотреть с разных уровней. В здании старой электростанции организовано место для выступлений, концертов и выставок современных художников. В 2014 году ландшафтный парк Дуйсбург Норд отмечает 20 лет своего открытия. Здесь природные ландшафты, индустриальное наследие и впечатляющие световые инсталляции Джонатана Парка формируют пространство парка, аналога которому пока нет. Ландшафтный парк Дуйсбург-Норд ежегодно посещает около полумиллиона человек.

Таким образом, можно утверждать, что более двух десятилетий существует опыт создания музеев с включением объектов индустриального наследия, который показывает эффективность трансформации зданий, сооружений, элементов оборудования, включения техники и ландшафтов в общекультурную жизнь городов. В Беларуси только предстоит определиться с объектами индустриальной культуры, заслуживающими стать базовыми площадками для формирования подобных комплексов.

Список цитированных источников

1. Залеская, Г.Л. Индустриальное наследие / Г.Л. Залеская // Архитектурное наследие Прибужского региона. Проблемы. Исследования. Тенденции развития : сб. науч. тр. ; УО «Брестский гос. техн. ун-т», каф. архитектур. проект-ния и рисунка ; под ред. В.Ф. Морозова. – Брест, 2013. – С. 42–43.
 2. Залеская, Г.Л. Оценка современного состояния зданий и сооружений производственного назначения конца XIX – начала XX века в Беларуси / Г.Л. Залеская // Архитектура : сб. науч. тр. / М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол. : А.С. Сардаров (гл. ред.) [и др.] – Вып. 4. – Минск, 2012. – С. 126–131.
 3. Музей индустриальной культуры / Pro-stranstva.ru : Интересные места Москвы и Подмосковья [Электронный ресурс]. – 2009. – Режим доступа : <http://pro-stranstva.ru/muzej-industrialnoj-kultury/>. – Дата доступа: 10.04.2014.
 4. Выкса - музей-заповедник промышленного наследия / Выкса – официальный сайт администрации городского округа [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа : <http://gorod.wyкса.ru/gorokruq/proekti/istor-nas/muzey/>. – Дата доступа: 12.04.2014.
 5. В Выксе откроется музей узкоколейной железной дороги / Портал Про-Город [Электронный ресурс]. – 2003. – Режим доступа : <http://m.progorodnn.ru/news/view/74887>. – Дата доступа: 12.04.2014.
 6. Rahmi M. Koç Museum / Официальный сайт музея Рахми М. Коча [Электронный ресурс]. – 2001. – Режим доступа : http://www.rmk-museum.org.tr/en/rmk_history.htm. – Дата доступа: 09.04.2014.
- Landscape Park Duisburg Nord / Официальный сайт ландшафтного парка Дуйсбург-Норд [Электронный ресурс]. – 1994. – Режим доступа : <http://en.landschaftspark.de>. – Дата доступа: 19.01.2014.

УДК 693.22.004.18

Карелина В.И.

ЭВОЛЮЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ВЪЕЗДОВ В ГОРОДА

Веками слова «городская черта» имели всем очевидный смысл: по одну ее сторону был город, по другую – загород. По этой черте тянулись стены городских укреплений, в которых были пробиты ворота. Дорога, ведущая в город, дойдя до ворот и пройдя под ними, становилась главной городской улицей. Изменение осуществлялось сразу, рывком. Ворота были не только своеобразным шлюзом, регулировавшим движение, но и символом метаморфозы дороги в улицу. Такая роль ворот была столь очевидна и понятна, что, когда исчезали оборонительные стены, ворота, как правило, оставались. Более того, ворота строились и там, где не было стены, их было достаточно, чтобы закрепить «рубеж» превращения дороги в улицу [1].

Въездные ворота являлись в древности важнейшим местом города. В мифоритуальной культуре ворота, или «порог», являлись местом инициации, здесь, как отмечал Николай Кузанский, «сталкиваются пары

противоположностей: бытие и небытие, жизнь и смерть, красота и уродство, добро и зло и все остальные полярности» [2, с.249]. Подобное величие входного узла обладает психологической силой внушения, создает эффект разделения внешнего и внутреннего, профанного и сакрального.

Семантика «порога» имеет большое значение для архитектуры как пространственного феномена. «Архитектура издревле осмысливалась как мифопоэтическая модель мира, космизированная среда, противопоставленная внешнему хаосу. Город-Космос воспринимался через его архетипические элементы: сакральную середину и профанную периферию, внешнее и внутреннее начала, выражающиеся через свет и тень, огонь и воду, антропоморфность архитектурной среды. Мифопоэтические ассоциации наделяют город сложной семантикой, к основным элементам которой относятся ... границы, разделяющие «город» и «не-город», и «путь», связывающий их в целое» [3, с.34].

Городские ворота всегда являлись важным акцентирующим элементом. Система оборонительных стен с крепостными воротами образовывали специфичный городской силуэт. Тем самым, такие вертикальные акценты, как крепостные ворота, являлись одним из важнейших средств, определяющих художественное значение архитектурной композиции городского пространства. Расположение городских ворот, их место в архитектурно-градостроительной композиции города, а также функциональное наполнение данных сооружений дают представление о значимости прилегающих к въездам в город территорий и позволяют выявить закономерности их исторического развития.

С давних времен въезды в населенные пункты архитектурно оформлялись. Это были арки, столбы, въездные башни. Данные объекты встречаются в культуре многих народов, в том числе, и в Беларуси. И сегодня главные въезды в город выполняют важную роль в формировании его архитектурного образа. Эти зоны, по сути, являются «визитной карточкой» города, но в действительности часто представляют собой территории, далекие от городской эстетики, присущей современному мегаполису. С течением времени не только к самим въездам, но и к въездным магистралям, объединенным в общую транспортную систему, предъявляется все больше требований из-за их важного градостроительного значения для всего города и прилегающих к нему территорий. Недостаточная развитость транспортных узлов на въездных магистралях в город препятствует созданию условий для размещения на пригородных территориях производственных, коммунальных, логистических комплексов и снижает общий потенциал градостроительно-го и социально-экономического развития этих районов.

Совершенствование архитектурно-градостроительной организации въездных зон городов Беларуси в условиях быстрого усложнения социально-экономических функций города – сложная, многоплановая задача, требующая до внедрения в практику соответствующей научной проработки.

Въезды в города и районы, которых в последнее время появляется все больше, чрезвычайно различны по композиции, материалу и по самому отношению скульпторов, архитекторов или художников к стоящей перед ними задаче. Эти произведения объединяет лишь достаточно ясно выраженная семиотическая функция, продиктованная их назначением, что и позволяет объединить въезды в более или менее целостную группу.

Ценным потенциалом обладает всемирный исторический опыт, анализ которого позволяет проследить формирование и развитие въездных зон городов, выявить определенные закономерности, а также те утерянные в ходе развития цивилизации свойства, на которые следует обратить внимание в настоящее время.

Так, например, в **Древнем Египте**, где религия играла главенствующую роль в общественной жизни египтян, въезд в город и сами въездные дороги служили для выполнения религиозных обрядов. У городских ворот образовывалась особая территория, на которой проходили народные празднества, брали начало религиозные процессии. С развитием градостроительства, «одной из особенностей при переходе к регулярной планировке поселений стала ориентация планировочных координат: север-юг и запад-восток, что соответствовало религиозным и астрологическим представлениям египтян» [4, с.496]. Таким образом, расположение въездных ворот стало соответствовать сторонам света.

Если регулярные египетские города ориентировались на север, юг, запад и восток своими сторонами, то в **Ассирии и Вавилонии** было принято «обращать к странам света не стороны, а углы города» [5, с.33]. Въездные ворота имели расположение северо-восточное, северо-западное, юго-восточное и юго-западное. Помимо этого, в то время как в Египте городские ворота служили в основном утилитарным функциям и обозначали место въезда в город или начало дороги религиозных процессий, то уже в архитектуре Двуречья городские ворота впервые выступают как элемент оборонительной системы города. И это вполне понятно, так как древнее Двуречье являлось ареной нескончаемых войн.

Города **Древней Индии** также обносились мощными и высокими стенами, въезды в города нуждались в особой защите, поэтому здесь стали появляться въездные башни с привратными комплексами. Известно, что у ворот города взималась пошлина с ввозимых в него товаров. Таким образом, можно отметить появление новой функции у въездов в город – таможенной. «Главные ворота стали представлять собой целый комплекс строений высотой в два-три этажа. В привратном комплексе располагались различные административные службы и учреждения, в том числе там сидел чиновник, ответственный за сбор пошлин, которые собирали при въезде в город» [6, с.178]. В верхней части строений обычно размещалось городское хранилище. На въезде в город через главные ворота ставили колонну, на вершине которой могла располагаться скульптура или колесо. Эти объекты предназначались для акцентирования въезда в городскую черту и, можно сказать, служили прообразом современных въездных знаков.

Отличительной чертой **древнекитайских** городов было регулярное модульное планирование. «Разбивка территории велась на основе модуля, равного 125 м. Внутренний город, окруженный стеной, и окрестности, также огражденные стеной, были кратны этому модулю» [5, с.49]. Соответственно, и расположение въездных ворот было строго регламентировано. «Оборонительные стены должны были быть ориентированы по сторонам света, в каждой стене находилось по трое въездных ворот» [5, с.50]. Над городскими воротами устанавливались башни. Иногда ворота укреплялись дополнительной оборонительной стеной полукруглой формы. Надворотами въезда в город сооружалась декоративная надстройка в виде крыши или целого павильона, что должно было подчеркнуть их символическое значение.

В городах **Древней Греции** расположение въездных ворот определялось размещением храмовых комплексов и свободной планировкой поселений. Ориентация входов в храмы в направлении запад-восток вносила порядок в расположение зданий. Это впоследствии влияло и на трассировку улиц, а следовательно, и на размещение въездов в город.

В Древнем Риме ворота участвовали в ритуалах чествования победителей и постепенно приобретали все более большое значение, в том числе и оборонное. В небольших городах и постоянных военных лагерях вдоль главной улицы выстраивали колоннады. «В античной мифологии ворота традиционно истолковывались как дуальный символ. Не случайно богом ворот и дверей в Риме являлся двуликий Янус. Прохождение через римские ворота символизировало инициацию. Они воспринимались также как место, очищающее от зла. Особая мистика порога сформировалась у римлян под влиянием этрусков, от них же происходила и римская мистерия арок: преодоление порога символизировало у этрусков переход в иное измерение» [7, с.73].

Особое место в архитектуре въездов занимают ворота **древнерусских** городов. Здесь ворота выполняли не только оборонную функцию, но и сакральную. Выражалось это в строительстве надвратных церквей. «Ворота, несущие храм, защищающий град лучше стен и башен, — новый архитектурный тип, возникший, по всей вероятности, в начале средневизантийского периода, то есть в VII–VIII вв.» [8, с.43]. Надвратные церкви были своеобразным оберегом города от нападений врагов и других бед, при этом они выделялись архитектурно и конструктивно на башне. «В смысловом отношении это не только усиливало божественную защиту, но и служило одновременно символом высшего покровительства города, что дополняется идеей утверждения на освоенной земле русской государственности. Следует отметить, что предположения о причинах создания надвратных церквей базируются на сугубо функциональных, прагматических причинах, среди которых называется обычай молиться каждому проезжающему через ворота башни о благополучном начале или исходе путешествия» [8, с.43].

Наибольшее развитие системы городских укреплений, а вместе с ними и совершенствование въездных ворот как важнейшей их составляющей произошло в **Средневековье**, когда это стало жизненно необходимо в условиях нескончаемых войн. В этот период появляются башни, которые выступали за линию стен, при такой композиции ворота находились между двумя башнями. «Когда же они могли быть прикрыты только с одной стороны, старались, в силу традиции, восходящей к античности, чтобы выстрелы обороняющихся поражали осаждающих справа, т.е. со стороны, незащищенной щитом. В укреплениях с двойной оградой внешние ворота представляли собой косой проход, расположенный возле полукруглого плацдарма, откуда предпринимались вылазки. Ворота обычно проделывались не прямо в стене, а устраивались в так называемых «надворотных башнях», внутри которых имелись комнаты для стражи» [9, с.308].

На территории Беларуси также можно встретить примеры строительства въездных ворот через надвратную башню. Археологическими раскопками было выявлено, что в XII веке въезд в Менский детинец осуществлялся через особую башню, называемую "брамой". Это объемное сооружение имело размеры

основания 17,4x7,1 м, а в высоту было не менее 12 м. Возле въездных ворот, впереди южной стены, на правом берегу Немиги, находился рынок – неотъемлемый атрибут средневекового города. На протяжении столетий он был известен как «Нижний рынок». Здесь сходились все внешние торговые пути. Не менее известным въездным сооружением является Слуцкая брама в Несвиже. Это единственные из пяти городских ворот, построенных в системе городских укреплений в конце XVI — начале XVII века, сохранившиеся в Несвиже и вообще в Беларуси. Построена брама была в конце XVI в. и имела композицию крепости. На первом этаже находилась каморка для стражи и таможенника. Каждый, кто входил или въезжал в город, должен был заплатить таможенный сбор. На втором этаже располагалась часовня Божьей Матери с резным дубовым алтарем. В настоящее время брама представляет собой сооружение с аркой проезда посередине.

В эпоху **Возрождения** большинство городов все еще сохраняло беспорядочную средневековую планировку. Со временем территория города все больше разрасталась, его границы все дальше отодвигались от ворот, и ворота переставали нести свою первоначальную функцию. Жилые районы, выросшие за пределами городских стен, окружались новым поясом укреплений. Однако средневековые городские ворота включались в новую структуру города – у их подножия располагались оживленные торговые центры в виде рыночных площадей.

В XVI веке происходит переход от средневековой нерегулярной застройки к регулярной планировочной системе, «наблюдается стремление к гармонизации городской среды путем возрождения пропорционирования городских пространств» [9, с. 366]. Многие теоретики Ренессанса и **барокко** стали предлагать проекты идеальных городов. В плане такие города зачастую имели правильные геометрические фигуры, а расположение въездов в город было строго регламентировано. Большинство проектов, хотя и не поднимались выше уровня элементарных планировочных схем, способствовали развитию и отработке градостроительных приемов.

В эпоху **классицизма** в крупных городах Российской империи наряду с застройкой главных улиц и прилегающих площадей внимание уделялось оформлению «ворот» в город: со стороны Москвы, Петербурга возникали заставы (кордегардии), контролирующие въезд и выезд из города. Кордегардии – помещения, предназначенные для караульных, строго отмечали, где город, а где слободы, предместья и тому подобное. Подобные заставы возникли в Париже в 1785 г. Архитектор Клод Никола Леду приступил к строительству так называемого Пояса застав Парижа — он задумал обнести весь город трехметровой стеной протяженностью в двадцать три километра. На въездах в Париж Леду планировал расположить таможенные заставы. Однако для Леду заставы были лишь предлогом, чтобы возвести монументальные триумфальные сооружения на въездах в столицу [10, с.110-112]. Такую же роль «рубежа» брали на себя одна за другой триумфальные арки на большой оси Парижа, Золотые ворота в Киеве, Львиные ворота в Микенах, входы с надвратными церквями в монастыри и т.д. Это говорит о новом восприятии градостроительного ансамбля въездов в город – о парадном, несколько декоративном оформлении некогда сугубо функциональной зоны города.

Начиная с **XIX века**, ворота перестают быть градообразующим элементом. Сохраняется только потребность архитектурной формой отметить начало и конец пути, границы населенных пунктов или других административно-территориальных делений. Городские ворота все чаще приобретают чисто символическое значение. Многие городские въезды, являющиеся памятниками архитектуры и градостроительства, сохраняются. Встает вопрос об их дальнейшем использовании. Чаще всего ворота приспособляются под архивы, музеи и т.д.

Сегодня городские ворота в том или ином состоянии можно встретить практически по всему миру. Границы современных городов сохранили в большой степени ту же мифологическую семантику. «Не отдавая себе отчета в причинах этого, мы ощущаем как психологически важен момент пересечения городской границы. Отсюда – акцентируемая форма городских ворот в прошлом, знаки на въездах в современные города» [10, с.122].

Результатом проведенного исследования стали следующие **выводы**:

1. Расположение городских ворот, их значение в архитектурно-градостроительной композиции города, а также функциональное наполнение данных сооружений и прилегающей к ним территории проходило под воздействием внешних факторов:

• **мировоззренческие основы общества** (в организации въездов в город отражались то космогонические, то культовые, то идейно-политические принципы, ориентация по сторонам света, менялась мас-

штабность сооружений по отношению к человеку, методы психологического воздействия на людей, особенности визуального восприятия и др.),

• **особенности социально-культурного развития общества** (менялось значение данных сооружений в зависимости от их места в градостроительной композиции города, трансформировалось объемно-пространственное решение сооружения, развивались стилевые направления в оформлении въездных ворот и др.);

• **уровень экономического и технического развития общества** (изменялись функциональное назначение въездов – от религиозной, оборонительной и защитной функции до таможенной и декоративной; преобразовывались геометрические параметры и конфигурация въездов в города).

2. В процессе развития общества и градостроительного искусства **влияние отдельных факторов** на формирование въездных узлов менялось: на некоторых этапах развития общества (например, Древний Египет, Средневековье, Восточная Европа середины XX века) на первый план выходили мировоззренческие факторы, в другие периоды (Древняя Греция, эпоха классицизма, Возрождение) особенно влияли культурные, художественные аспекты, и особенно ощутимо было и остается влияние технического и экономического уровня развития общества (конец XIX в. – XX в.). В некоторые периоды наблюдались довольно прогрессивные решения въездных узлов с точки зрения как функциональной наполненности, так и архитектурного и конструктивного решений. Конечно, прямого перенесения пусть даже самых прогрессивных приемов для своего времени решений на современное проектирование невозможно, однако ряд принципов (например, акцентирующее значение в архитектурной композиции городского пространства, сомасштабность пространств человеку и др.) может быть возвращен в современное оформление городов при условии их приспособления к современным процессам жизнедеятельности людей.

3. Многие приемы въездных узлов в той или иной мере присутствуют и в современных городах. Но возникновение и существование «вестибюльных зон» носит скорее спонтанный характер. Их роль и индивидуальная значимость определяются, главным образом, утилитарными функциями. Осмысление специалистами важности трансформации въездных территорий позволило бы сделать «ворота» города более самобытными, сложными по своей пространственной структуре и естественно более привлекательными.

4. Современное функциональное использование данных территорий потребует значительных изменений – будут развиваться обслуживающие, деловые, производственные функции, что характерно для въездных градостроительных узлов крупных городов. Формирование развитой системы городских въездных магистралей позволит повысить общий потенциал градостроительного и социально-экономического развития данных районов, создаст условия для формирования в пригородных зонах территорий для нового жилищного строительства, в том числе районов индивидуальной малоэтажной застройки, ландшафтно-рекреационных комплексов.

Список цитированных источников

1. Гутнов, А.Э. Мир архитектуры: Лицо города / А.Э.Гутнов, В.Л. Глазычев. – М.: Молодая гвардия, 1990. – 350 с.
2. Кузанский, Н. Сочинения в 2-х т. / Н. Кузанский. - М.: Мысль, 1980. –Т.2. – 471 с.
3. Коптева, Г.Л. Семантика «порога» в архитектурной ритмике городской среды / Г.Л.Коптева. – Х.: ХНАМГ, 2009. – 104 с.
4. Бунин, А.В. История градостроительного искусства. Градостроительство рабовладельческого строя и феодализма / А.В. Бунин, Т.Ф. Саваренская. – М.: Стройиздат, 1979. – Т.1. – 496 с.
5. Саваренская, Т.Ф. История градостроительного искусства. Рабовладельческий и феодальный периоды: учебник для вузов / Т.Ф. Саваренская. – М.: Стройиздат, 1984. – 376 с.
6. Эдвардс, М. Древняя Индия. Быт, религия, культура / М. Эдвардс. – М.: Центрполиграф, 2005. – 410 с.
7. Королев, К.М. Энциклопедия символов, знаков, эмблем / К.М. Королев. - М.: Мидгард, 2005. – 603 с.
8. Майничева, А.Ю. Деревянные церкви Сибири XVII века: формы, символы, образы (Серия «Этнография Сибири») / А.Ю. Майничева. – Новосибирск: Изд-во Инст-та археологии и этнографии СО РАН, 1999. – 71 с.
9. Шуази, О. История архитектуры / Огюст Шуази. – М.: Эксмо, 2012. – 544 с.
10. Самин, Д. 100 великих архитекторов / Д.Самин. – М.: Вече, 2001. – 408 с.
11. Иконников, А.В. Функция, форма, образ в архитектуре / А.В.Иконников. – М.:Стройиздат, 1986. – 288 с.