

качественной среды обитания. При этом важное место отводится изучению человека, ценности места его обитания и факторов, способствующих развитию этого человека в пространстве культурного ландшафта.

Литература

1. Архітэктура Беларусі: нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславян. і еўрап. Кантэксте: у 4 Т. 1 IX–XIV стст./ А.І. Лакотка [і інш.]; навук. рэд. А.І. Лакотка – Мінск: Беларус. навука, 2005. Т. 1: IX–XIV стст. – 392 с.
2. Сардаров, А.С. Книга о дорогах. Дороги в человеческой цивилизации и культуре / А.С. Сардаров. – Минск: Изд-во «Арт Дизайн», 2000. – 181 с.

RESUME

In the article there are reflected approaches to consideration of existing spectrum of different means of interrelations between people and environment as well as organization of evolution process of person in cultivated landscape.

The research results of information links' interaction, that are different on purpose and use, and their significance for communication union of space and his overcoming are submitted for consideration. There is made an analysis of established connection between them. The specific methods of investigations that had been carried out are described.

The availability of received results for process control of territories development during the activities and possibilities' realization interactively is of certain interest.

УДК 719:711.168

Пацкевич А. В., БелГУТ, Гомель

ЭВОЛЮЦИЯ ПРОСТРАНСТВЕННО-ПЛАНИРОВОЧНЫХ СТРУКТУР В КУЛЬТУРНОМ ЛАНДШАФТЕ НА ПРИМЕРЕ ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

В статье отражены подходы к рассмотрению понятия «линии преемственного развития культурного ландшафта под влиянием структуры населённых мест и территорий». Представлены результаты исследования структуры поселений и роли «совместного пространства» в эволюции культурного ландшафта. Сделан анализ установленной между ними взаимосвязи. Описаны методы и конкретные методики проведенного исследования.

Интерес представляет возможность использования полученных результатов для управления процессом развития территорий в процессе деятельности и реализации возможностей во взаимодействии.

В настоящее время в связи с глобальным кризисом во всех сферах наметилась тенденция к переосмыслению концептуального понимания истоков культурного пространства, созданного архитекторами, возрождению проверенных временем решений и идей. На первый план выступает необходимость целостного рассмотрения среды обитания как единого принципа, который объяснял бы духовно-эмоциональную сферу, культуру и социальность территорий. В связи с этим становится приоритетной проблема системного развития территорий и изучения их структурных составляющих. Важность разработки новых подходов способствует пониманию истоков и поиску механизмов, приводящих структурированные системы в действие (Льюис Мамфорд, Кевин Линч, Спиро Костоф, И. Иодковский, Е.М. Караваева, Б.А. Рыбаков, П.А. Раппопорт, В.Л. Глазычев и др.).

На данный момент значительный интерес представляет разработка понятия «преемственного развития культурного ландшафта под влиянием структуры населённых мест и территорий» и изучение значения особенностей их развития в современных условиях. Использование перспективных тенденций и прогрессивных традиций позволяет прогнозировать идею культурного ландшафта в пространственной организации населённого пункта и прилегающих территориях, и обеспечивает дальнейшую возможность осуществлять самоуправление становлением индивидуального пути развития. Проблемой происхождения и формирования пространственно-планировочной структуры поселений, а также их наследия, занимались многие известные ученые. В исследованиях Л.В. Андреева (1972), Л.В. Алексеева (1977), Н.Е. Антоновой (1996), рассмотрены особенности трансформации пространственной организации исторических поселений [1, с. 11]. Особый интерес представля-

ет изучение забытых или утраченных градостроительных закономерностей, действующих в пространстве и влияющих на развитие культурного ландшафта, актуальных на данном этапе для использования в современных условиях.

Для организации исследования факторов, влияющих на механизм возникновения застройки поселений, выполнен анализ имеющихся работ.

Так, в работах Ю. Н. Кишика обобщены исследования по формированию слоёв культурного пространства в структуре городов и факторов, влияющих на их развитие. Так, развитие древних поселений на примере Гродно, Могилёва, Бобруйска, Кричева, Лиды, Крево, Слонима, Минска, Вильнюса, Твери и т.д. дали представление о наличии доисторической традиционной трёхчастной структуры в виде развитого комплекса «град – овальница – торг». По мнению Ю.В. Чантурии, миндалевидное очертание «овальницы» явилось следствием трансформации длинного рынка – площади с замкнутым пространством, которое постепенно частично застраивалось [1, с. 31]. Длинный рынок превратился в ядро города и стал кристаллизующим элементом планировочной структуры, отражающим общественные потребности. В дальнейшем произошла геометризация городских планов, в результате чего появились прямые улицы и торговое пространство обрело форму остроугольного «веретена», трапеции и т.д., которые при тщательном изучении просматриваются в современной планировке. В функционировании рынка большую роль играло единство хозяйственной деятельности. Рынок став общим пространством, позволил соединить несколько самостоятельных образований, базирующихся на разных планировочных традициях. Таким образом, действовал механизм саморегуляции городского плана и рождалось своеобразие [1, с. 30, 31, 33, 35]. Сегодня сохранившиеся фрагменты культурного ландшафта, в прошлом служившие отправной точкой развития, отошли на последний план и не находят отражения в современной жизни.

Наряду с тем сохранившиеся материалы частного землепользования доказывают, что в древних городах существовало компактное проживание жителей по конкретным признакам со своим укладом жизни и индивидуальным выражением облика городской архитектуры. Это были еврейские кагалы, монастыри, городской магистрат, различные слободки и т.д. [1, с. 17–19]. Населённый пункт представлял собой группу сообществ, каждое из которых объединяло то ли вероисповедание – изначально язычники, затем христиане различных конфессий и иудеи, то ли классовая принадлежность – мещане и шляхта. Однако ни одно сообщество не перекрещивалось с другим, тем самым сохраняя свою аутентичность, своеобразие и самодостаточность, что позволяло создать индивидуальный культурный ландшафт.

Материалы исследования преобразования Гомеля в начале XIX века, выполненные В.Ф. Морозовым, показывают, что новый культурный пласт при реконструкции города начинался Н.П. Румянцевым со строительства Базарной площади. В 1801 году Румянцев поручает архитектору Дж. Кларку создание проекта для строительства объектов административного – ратушу; культурного – православную, католическую церкви и еврейскую синагогу; гражданского назначения – торговые ряды, русский и немецкий трактиры; доходное училище и т.д. Площадь была задумана как представительство всего местечка, средоточие его архитектурных идей и вбирала в себя высшие достижения человеческой деятельности. Она сочетала в себе всё, что было присуще новой эпохе, приближение которой в то время не осознавалось широкими народными массами [2, с. 178–181].

Топонимика сохранившихся названий мест, таких как «кагальный ров», «цыганский ров», свидетельствуют о наличии культурного этнического пространства в Гомеле.

Основой планировочного каркаса нового города явились две улицы, ориентированные на купол дворца, Замковая и Румянцевская. Дворец был задуман, как «дом-храм» – первая постройка такого рода на территории Российской империи того периода. Во второй половине XIX века в Гомеле был возведён «храм-вуз», в котором сегодня размещается УО «Белорусский государственный университет транспорта».

Современный Гомель сохранил трассировку магистральных улиц, современное название которых Советская и проспект Ленина. Исторический центр, вобравший в себя все значимые объекты общественного назначения, ограничен треугольником улиц – Советская, Победы и проспектом Ленина, которые соединены тремя и единственными городскими площадями – им. В.И.Ленина, Восстания и Вокзальной. Застройка наглядно демонстрирует слои культурного ландшафта, характеризующие жизненный уклад за последние двести лет.

Сравнительный анализ структурно-планировочной типологии, наложившей отпечаток на становление культурного ландшафта городов, как в период VIII – XII века, так и XIX века, вы-

являет сходные черты, что позволяет выделить принципы, способствующие индивидуальному развитию территорий:

- многослойная структура (объектов, населённых пунктов, территорий и т.д), представляющая развитый комплекс;
- наличие общего пространства образующего территорию культурного ландшафта и маршруты в нём;
- компактное расселение жителей в культурном ландшафте по принадлежности;
- самодостаточное существование культурного пространства.

Индустриальная революция XIX века «модернизировала» культурный ландшафт поселений и вывела на новый этап развития. Так, к примеру, в XIX веке индустриальное развитие Гомельского региона с развитием транспортных коммуникаций начало вносить кардинальное изменение в культурный ландшафт городов. В 1873 г. в эксплуатацию введён участок Молодечно – Минск – Бобруйск – Гомель Либаво-Роменской железной дороги [3, с. 8]. Гомельский железнодорожный узел, изначально находящийся на окраине города, способствовал его росту и впоследствии стал осью, соединившей две части города. Во второй половине XX века в пределах Гомеля уже проложена замкнутая «овальная» железнодорожная линия Гомель – Гомель. Сегодня она позволяет перемещаться в реальном времени в культурном ландшафте различных эпох.

Наряду с тем индустриальное развитие в XX веке затронуло культурный ландшафт территории всей области. На современном этапе создана замкнутая (округлая, близкая к форме треугольника) система транспортных коммуникаций, сформировавших основу планировочного каркаса региона в рамках железнодорожных магистралей между узловыми станциями в городах Гомель – Калинковичи – Жлобин (рис. 1).

Коммуникационные коридоры соединяют композиционно семь городов, где сегодня проживает 882,7 тысяч человек, и проходят через шесть районов. В зоне влияния находится 765 сельских населённых пунктов с населением 197,2 тысяч человек. Каждый город, каждая деревня – это наша вековая история, это судьбы людей и это наша память.

С 80-х годов XX века железнодорожные магистрали начали оказывать существенное влияние на трансформацию сложившейся системы расселения, выступая в качестве механизма возникновения застройки поселений и создания в культурном ландшафте нового культурного слоя.

Формирование среды жизнедеятельности в пространстве транспортных коридоров усиливалось в первую очередь за счёт создания системы дачных кооперативов. Только в непосредственной близости от магистралей расположенных в рамках рассматриваемой территории в 2009 году осуществляют деятельность 188 дачных кооперативов. Это способствовало становлению нового уклада жизни и новых взаимоотношений.

В самом дачном движении за истекшие два десятилетия также произошли качественные изменения. Если в конце XX века дача горожанина являлась средством выживания, то сегодня дача это уже больше рекреационное или культурное пространство.

В европейской теоретической архитектуре «революционный» шаг в развитии цивилизации XX века сделали в 1962 году молодые английские архитекторы, утверждая, что главными свойствами современной архитектуры являются текучесть, динамизм и ничем не сдерживаемая изменчивость.

Парадоксальная изобретательность авторов привлекла к ним всеобщее внимание. Изображались гигантские города в виде фантастических элементов, которые как функциональные ячейки подключатся через штепсель к любому гнезду в системе коммуникаций и также легко могли перемещаться или заменяться.

Было выдвинуто предположение, что, наконец, появилось предложение, адекватное уровню современной науки и техники, которое указывает им путь к дальнейшему маршу. Реализация концепции в своё время нашла применение в развитии индустрии бытовой техники.

Сильный импульс в этом направлении дали также произведения архитектора Седрика Прайса, выступившего с концепцией «недетерминирующей» архитектуры.

Прайс разработал проект-мечту «не города» Тинкбелт — железнодорожной магистрали, вдоль которой тянутся зоны: испытательных полигонов, социальных контактов и жилья. Все вместе, по мысли Прайса, должно было стать «поясом образовательной деятельности» и «поясом мышления» [4, с. 145, 146].

В нашей реальности транспортные коридоры перемещают человека в культурном ландшафте, позволяя выделить следующую классификацию: на дачу (городские жители); на природу или в деревню (городские жители); в областной или районный центр (сельские жители); коммерческие (городские и сельские жители); туристические (городские жители); связанные с трудовой деятельностью (городские и сельские жители).

Следует отметить, что железнодорожная магистраль сложилась как место соединения городских и сельских интересов, проживающих в разных слоях культурного ландшафта. Железнодорожный состав и прилегающая к железной дороге инфраструктура выступают в роли «совместного пространства», где происходит соединение городской и сельской культуры. Таким образом, существуют реальные предпосылки и для освоения этого пространства.

В принятии решений по созданию оптимальной среды в культурном ландшафте остановочных пунктов и участках перегонов железнодорожной магистрали можно предложить следующую методическую последовательность:

1) Изучение ритма и плотности передвижения людей в различных средах культурного ландшафта.

Ритм, плотность и расстояние передвижения напрямую связаны с определением основных фокусов тяготения, технологией распределения и организации человеческих потоков.

2) Выявление в культурном ландшафте взаимосвязи объектов (в том числе природных), населённых пунктов с остановочным пунктом и прилегающим к нему пространством.

Выявляется облик населённых пунктов, история их создания, история жителей, история ремёсел, основные достопримечательности, производственная база, коммуникационная доступность и наличие инженерных сетей.

3) Выстраивание в культурном ландшафте моделей структур объектов по функциональному признаку, способных обеспечить в пространстве развитие индивидуальной среды.

Концепция перспективного развития инфраструктуры вдоль железнодорожной магистрали в XXI веке предполагает расширение возможностей культурного ландшафта и способна решать следующие задачи: занятость городского и сельского населения в совместном пространстве; развитие народных промыслов на промышленном уровне; долгосрочное и текущее планирование развития территории; установление контактов и объединение интересов городской и сельской молодёжи; устойчивое развитие городских и сельских поселений; формирование позитивного мышления у различных возрастных групп; создание качественной среды жизнедеятельности.

Предлагаются следующие направления функционального освоения культурного ландшафта территории, прилегающей к транспортной магистрали:

– научное (прикладное) – включающее исследовательские лаборатории высших учебных заведений Гомельщины (медицинские, сельскохозяйственные, лесного хозяйства, рыбного хозяйства и т.д.);

– торговое – включающее развитие объектов торговли, хранения и складирования;

– производственное – основанное на экспериментальном выращивании садово-ягодных культур и сборе лесных плодов (ягоды, грибы, берёзовый и кленовый сок и т.п.) с развитием промышленной базы;

– туристическое – предполагающее развитие сельского туризма и посещение уникальных мест региона;

– культурно-просветительское – построенное на ознакомлении с бытом, фольклором, традициями деревни и проведением народных праздничных мероприятий; использование природного окружения и деревенского пространства в виде открытого музейного пространства.

Железнодорожная магистраль в данном случае рассматривается, как механизм для формирования среды жизнедеятельности и теоретически можно определить её как общественное сооружение в рамках культурного ландшафта. Отличительной чертой любого общественного сооружения является наличие факторов, способствующих психологической совместимости различных культур, обладающих потенциалом взаимодействия и взаимосвязанности. В данном случае – это городская и сельская культуры. Транспортная магистраль выступает в качестве своеобразного адронного коллайдера, являясь экспериментальной установкой для организации и ускорения процессов в «совместном пространстве».

Организация процесса выражается в стремлении соединения разнородностей социального, функционального и культурного предназначения пространства с целью создания наиболее благоприятной реализации удовлетворения социальных, торговых, производственных, общественных и культурных потребностей.

Таким образом, по результатам исследования установлено, что существует связь в процессе трансформации пространства, построенная на сочетании старого и нового, тем самым подтверждая наличие линии преемственного развития пространственно-планировочной структуры. Материал показывает возможность постижения и применения забытых или утраченных закономерностей, действовавших в пространстве.

Следовательно, градостроительный процесс развивается гармонично, со временем лишь поступательно расширяя сферы влияния. Несмотря на смену градостроительных концепций, выявленные устойчивые элементы в композиционном построении пространственной структуры оставались неизменными, соединяясь и наслаиваясь в понятие «культурный ландшафт».

Используя взаимодействие градостроительных функций сооружений культурного ландшафта, участвующих в организации пространства поселений и территорий, прилегающих к транспортным артериям и решённых во взаимодействии с этим пространством, они могут способствовать самоорганизации процесса и зарождению самодостаточного существования планировочной структуры. Для организации освоения пространства требуется его научное обоснование, упорядочение и разработка соответствующей разрешительной документации. Выбор наиболее приоритетных направлений деятельности на конкретных участках планировочной структуры «совместного пространства» поможет создать возможности для самореализации участников проекта.

Полученные результаты позволяют наметить дальнейшие пути и направления формирования планировочного каркаса Гомельского региона, что непосредственным образом может способствовать инвестиционной активности и инновационной деятельности во всех сферах жизнедеятельности.

Литература

1. Кишик, Ю. Н. Генеральные планы исторических центров городов. – Гродно: пособие проектировщику / Ю. Н. Кишик. – Минск: Минсктипроект, 2007. – 282 с.: ил. 222.
2. Морозов, В. Ф. Гомель классический. Эпоха. Меценаты. Архитектура. Мн.: Изд-во «Четыре четверти», 1997. 336 с., ил.
3. Памяць: Гіст.-дакум.хроніка Гомеля: у 2 кн. – Мінск: БЕЛТА, 1998. – Кн. 1. – 608 с.
4. Иконников, А.А. «Зарубежная архитектура» от «Новой архитектуры» до постмодернизма. – Москва: Стройиздат, 1982.

RESUME

In the article «The correlation of evidence of the value and sense component of the individuality of future pedagogues with indexes of interpersonal interaction in a small group» there have been reflected approaches to studying the notion of «a future pedagogue's individuality»; presented the results of a research on the value and sense component in the structure of individuality and indexes of interpersonal interaction in a small group; made an analysis of the correlation determined between them; described the methods and specific principles of the performed research.

The possibility of using the acquired results during the educational process for management of the development of future pedagogues' individuality as well as for realizing its potential in pedagogical interaction is of certain interest.

УДК 338.47: 947(476)

Малыхина Л.Ю., БрГТУ, Брест

ДНЕПРОВСКО-БУГСКИЙ КАНАЛ: ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ КУЛЬТУРНО-ТУРИСТСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

В средствах массовой информации Республики Беларусь активно пропагандируется идея возрождения сети водных путей с целью развития экологического туризма. Одним из интересных мест на Брестчине, которое можно посетить во время речной прогулки, является памятник гидротехнического строительства XVIII в. – Днепро-Бугский канал.

Наши предки могли попасть с Днепра на Западный Буг по рекам Пина, Припять, Волока Мухавец. На этом удобном водном пути было только одно препятствие – полоса заболоченной поймы, которую до появления канала приходилось преодолевать волоком. Идея о создании ещё в XVII в. водного пути, соединяющего бассейны Балтийского и Чёрного морей, принадлежала королю Речи Посполитой Яну II Казимиру Вазе (1648–1668 гг.), однако потеря Киевом всех районов восточнее Днепра по Андрусовскому перемирию 1667 г. сделала невозможным её осуществление.