

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И УРБАНИСТИКА

Научная статья

УДК/UDC 727:069.9:711.553/.554-165(470-25)

DOI: 10.24412/1998-4839-2022-3-193-207

Евразийская выставка – «Дорога развития через сохранение наследия», новая структура Московской агломерации**Георгий Николаевич Черкасов¹, Дарья Дмитриевна Попова²**^{1,2} Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия¹istarh@markhi.ru ²dariapopowa@gmail.com

Аннотация. В статье представлена концепция архитектурно-градостроительного развития Москвы и Московской агломерации – предложение по созданию скоростной надземной дороги (СНД), на которую нанизываются новые выставочные павильоны и объекты индустриального наследия. Последние претерпевают реновацию и становятся значимыми общественными, культурными и экономическими центрами. Предполагается, что данная концепция может быть реализована в формате выставки: Евразийской, Всероссийской или Всемирной (ЭКСПО). При этом предложение, опирающееся на существующий ресурс, требующий преобразования, – индустриальное наследие, может выходить за рамки конкретного мероприятия и осуществляться в других организационных формах.

Ключевые слова: Всемирная выставка, ЭКСПО, индустриальное наследие, скоростная дорога, транспортный каркас

Для цитирования: Черкасов Г.Н. Евразийская выставка – «Дорога развития через сохранение наследия», новая структура Московской агломерации / Г.Н. Черкасов, Д.Д. Попова // Architecture and Modern Information Technologies. 2022. №3(60). С. 193–207. URL: https://markhi.ru/AMIT/2022/3kvart22/PDF/12_cherkasov.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2022-3-193-207

TOWN-PLANNING AND URBAN DESIGN STUDIES

Original article

Eurasian Exhibition – "The road of development through the preservation of heritage", the new structure of the Moscow agglomeration**Georgiy N. Cherkasov¹, Darya D. Popova²**^{1,2} Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow, Russia¹istarh@markhi.ru ²dariapopowa@gmail.com

Abstract. The article presents the concept of architectural and urban development of Moscow and the Moscow agglomeration – a proposal for the creation of a high-speed elevated road (SND), on which new exhibition pavilions and industrial heritage sites are strung. The latter undergo renovation and become significant social, cultural and economic centers. It is assumed that this concept can be implemented in the format of an exhibition: Eurasian, All-Russian or World (EXPO). At the same time, a proposal based on an existing resource that requires transformation – industrial heritage, may go beyond the scope of a specific event and be implemented in other organizational forms.

Keywords: World Exhibition, EXPO, industrial heritage, high-speed road, transport framework

¹ © Черкасов Г.Н., Попова Д.Д., 2022

For citation: Cherkasov G.N., Popova D.D. Eurasian Exhibition – "The road of development through the preservation of heritage", the new structure of the Moscow agglomeration. Architecture and Modern Information Technologies, 2022, no. 3(60), pp. 193–207. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2022/3kvart22/PDF/12_cherkasov.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2022-3-193-207

Преобразование городской среды путём проведения крупных общественных мероприятий, в частности – выставок, стало ярким явлением в архитектурно-градостроительной практике (об этом пишет, например, в отношении ЭКСПО Ю.С. Бортневская [1]). Международные или национальные выставки, связанные с представлением актуальных достижений и изобретений отдельной страны или нескольких, требовали соответствующей организации выставочного пространства – разработки генплана участка, приспособления существующих объектов, или строительства новых павильонов. Сложилась устойчивая тенденция создания новаторских, эффектных архитектурно-градостроительных решений выставочных пространств, отражающих передовой характер мероприятий.

В этой связи, учитывая динамику развития Москвы как крупного мегаполиса, потенциальную возможность организации на её территории крупных выставок и необходимость разработки для них прогностических архитектурно-градостроительных концепций, а также факт наличия на территории Москвы и Московской агломерации, неиспользованных материальных ресурсов – индустриального наследия, авторами данной статьи было сделано архитектурно-градостроительное предложение по проведению Евразийской, Всероссийской или Всемирной выставки (ЭКСПО). В основе концепции – устройство транспортного каркаса (скоростной надземной дороги – СНД) и нанизывание на него преобразованных объектов индустриального наследия и новых павильонов (будет изложено далее).

Актуальности рассматриваемой концепции добавил факт участия Москвы в конкурсе на проведение ЭКСПО-2030 (заявка была подана в 2021 г.). Для её организации было предложено традиционное решение с выделением отдельной площадки за территорией города, в конкретном случае – около аэропорта Внуково². При таком решении обычно все (или почти все) павильоны после проведения ЭКСПО разбираются. Альтернативное предложение, представленное авторами и приуроченное в данном случае к ЭКСПО-2030 в Москве, было рассмотрено в ректорате МАРХИ (Московского архитектурного института (государственной академии)), сочтено правомерным и было направлено Мэру Москвы С.С. Собянину за подписью ректора МАРХИ, академика архитектуры, Д.О. Швидковского (07.04.22 № 01-09/2010).

Как известно, 23 мая 2022 г. МИД России сообщил, что «Российская Федерация приняла принципиальное решение добровольно отозвать кандидатуру Москвы на право проведения "ЭКСПО-2030"»³. Таким образом, актуальными сохранились два других варианта выставки – Евразийская или Всероссийская. То есть в этой ситуации может стать актуальной организация альтернативной ЭКСПО и проведение её с участием евразийских и африканских стран в рамках той же концепции. Другим вариантом может стать организация выставки с привлечением к строительству павильонов и реновации исторических индустриальных зданий и комплексов субъектов Российской Федерации. Далее по тексту представленная концепция будет обозначаться как Евразийская выставка.

² Комплекс для проведения Экспо-2030 в Москве могут построить возле аэропорта «Внуково». URL: <https://stroimsk.ru/articles/kompleks-dlia-provedeniia-ekspo-2030-v-moskve-moghut-postroit-vozle-aeroporta-vnukovo> (дата обращения: 11.05.2022).

³ Заявление МИД России об отзыве кандидатуры Москвы на право проведения выставки «ЭКСПО-2030». URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1814399/ (дата обращения: 23.05.2022).

Предложение по устройству Евразийской выставки (Москва), сделанное авторами данной статьи под девизом «Дорога развития через сохранение наследия», заключается в комбинации трёх элементов (рис. 1, 2, 3):

- 1) скоростной надземной дороги (СНД) (её первой очереди от Коломны до станции метро Электров заводской в Москве), проходящей параллельно линии железной дороги и линии метро (рис. 1);
- 2) новых экспозиционных павильонов, «нанизанных» на СНД (остановки СНД находятся внутри павильонов) (рис. 2);
- 3) объектов индустриального наследия, заводов, фабрик и цехов, находящихся рядом с СНД, утративших свои первоначальное назначение и нуждающихся в сохранении и реновации, то есть в разработке нового назначения, а часто и нового облика и включаемых в структуру выставки, и связанных с СНД надземными галереями (рис. 3).

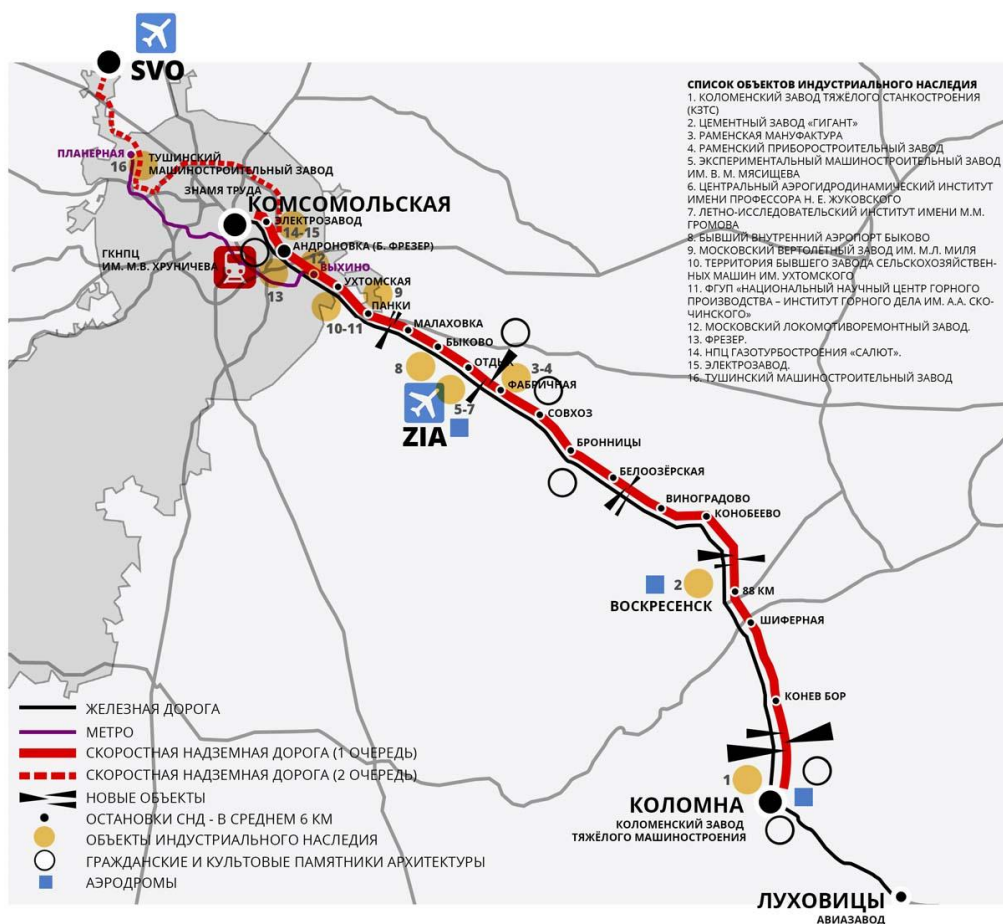


Рис. 1. Архитектурное предложение Г.Н. Черкасова, Д.Д. Поповой по устройству Евразийской выставки в Москве. Девиз: «Дорога развития через сохранение наследия»: графическое представление концепции (план)

СНД может быть реализована в две очереди. На неё нанизываются новые павильоны (за пределами Москвы, в таких ситуациях, где не предполагается конфликт с окружающей застройкой), а также объекты индустриального наследия, которые преобразуются под новые социально полезные функции (список возможных объектов представлен на рисунке и может быть расширен).

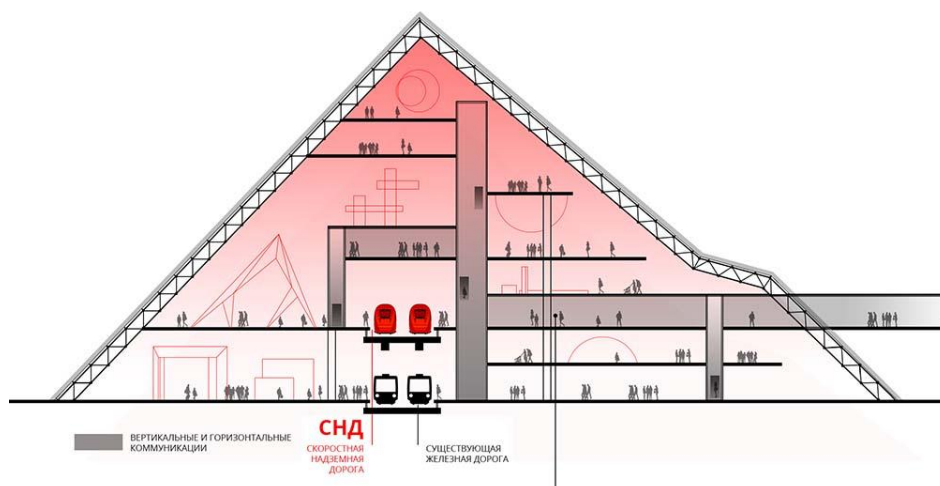


Рис. 2. Пример нового объекта над скоростной надземной дорогой (СНД)

Архитектура новых и реновированных павильонов должна быть определена в результате последующего архитектурного конкурса. В данном случае показан один из павильонов достаточно условно, где размещение экспозиции осуществляется на нескольких уровнях, а высота помещений разнится, так как экспонаты могут нуждаться в большем или меньшем пространстве. Пешеходные передвижения осуществляются по галереям, эскалаторам, лифтам, движущимся тротуарам. Использование личного автомобиля сводится к минимуму, основным средством передвижения является СНД.

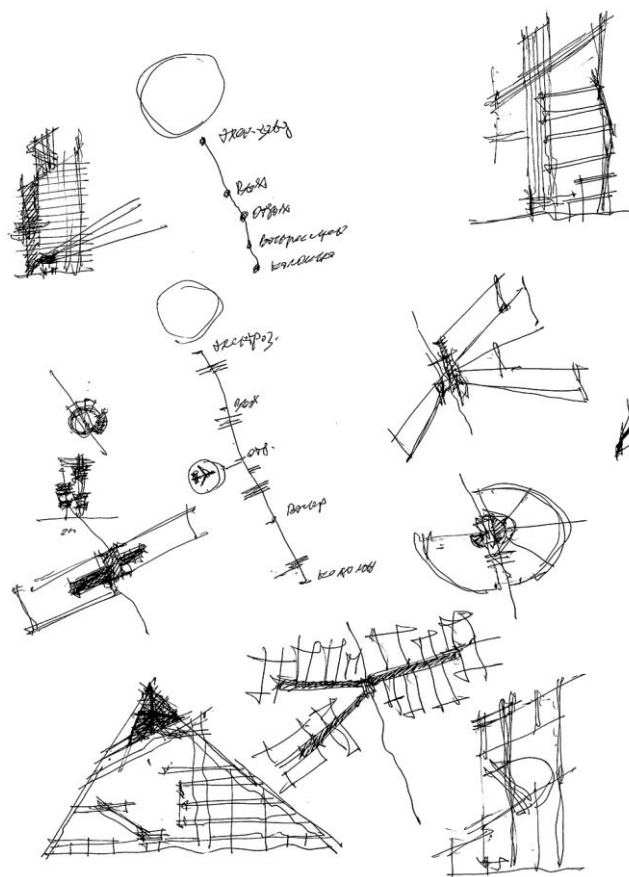


Рис. 3. Эскизы Г.Н. Черкасова. Разработка архитектурного предложения организации выставки (схема СНД и выставочных павильонов)

Вся линия скоростной надземной дороги идёт от Коломны (и Луховиц) и до аэропорта Шереметьево. Считается, что СНД можно реализовать в две очереди (рис. 1). Авиационное обслуживание первой очереди ориентировано на аэропорт Жуковский (3 км от платформы Отдых). СНД может быть проведена непосредственно в данный аэропорт. Во время работы выставки может быть задействован и находящийся рядом аэропорт (взлётно-посадочная полоса) Луховицкого авиационного завода. Может быть осуществлено посещение и осмотр сборочного цеха этого завода посетителями выставки.

На схеме трассы Евразийской выставки (рис. 1) отмечены памятники гражданской и культовой архитектуры, находящиеся в пределах пешеходной доступности от остановок СНД. Среди них: Коломенский кремль и расположенный в его границах Ново-Голутвин монастырь; Богородице-Рождественский монастырь; усадьба Кривякино в Воскресенске; Церковь Бориса и Глеба; Собор Троицы Живоначальной в Раменском; Церковь Троицы Живоначальной в п. Удельная; целый ряд достопримечательностей в Москве – Церковь Успения Пресвятой Богородицы в Вешняках; музей-усадьба Кусково и др. Посещение этих памятников будет вносить новые краски в программу пребывания на выставке.

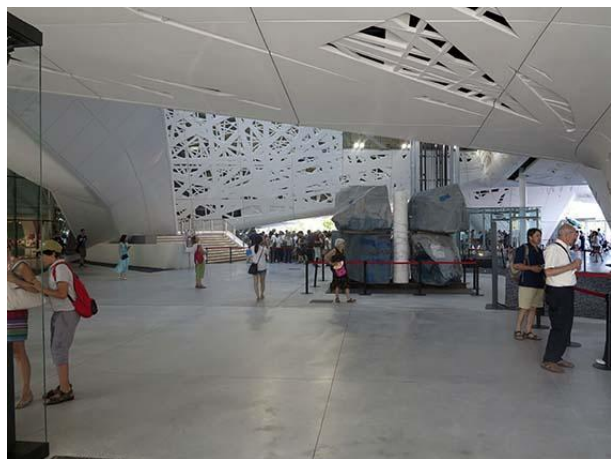
Один из авторов данной статьи (Г. Черкасов) посетил ЭКСПО-2015 в Милане (рис. 4). Площадка ЭКСПО находится за конечной станцией метро. Километровая пешеходная авеню проходит через всю площадку, в центральной зоне авеню расставлены устройства для сидения и лежания (рис. 4а), изящная конструкция покрытия защищает посетителей от изнуряющего солнечного света, слева и справа многочисленные павильоны (рис. 4). Все сделано грамотно и правильно, но без неожиданных, иногда экстравагантных решений и впечатлений, которыми отличались международные выставки до этого.



а)



б)



в)



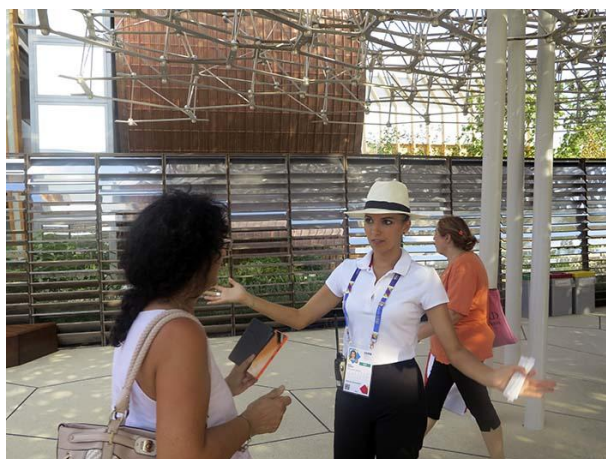
г)



д)



е)



ж)

Рис. 4. ЭКСПО-2015 в Милане (2015 г.): а) центральная зона авеню на ЭКСПО-2015 в Милане, на которой расставлены устройства для сидения и лежания; б) слева – павильон Zero (арх. М. де Лукки) на ЭКСПО-2015, в котором раскрывается история трансформации природного ландшафта человеком⁴, впереди – скульптурные композиции итальянского художника-постановщика Д. Ферретти, посвящённые теме еды; в) павильон Италии на

⁴ Pavilion Zero Expo 2015. URL: <https://archello.com/project/pavilion-zero-expo-2015> (дата обращения: 11.05.2022).

ЭКСПО-2015 (арх. бюро Nemesi & partners), в котором отражена тема взаимосвязи природы и архитектуры (фасадные и интерьерные решения создают впечатление переплетения ветвей деревьев, леса); г) павильон Италии на ЭКСПО-2015 (арх. бюро Nemesi & partners). В настоящее время павильон занимает научно-исследовательский центр Human Technopole, целью которого является улучшение здоровья и благополучия человека⁵; д) театрализация возможна как на площадке ЭКСПО, так и в архитектуре. Слева – у павильона Казахстана на ЭКСПО-2015, справа – павильон Великобритании имитирует пчелиный улей, где электронные устройства передают всё, что происходит в пчелином улье в Англии в реальном времени (арх. В. Батресс), проход в земляной траншее и газон – элементы экологического подхода; е) павильон ОАЭ на ЭКСПО-2015 (арх. Foster + Partners); ж) экскурсовод приглашает посетителей в павильон Великобритании на ЭКСПО-2015, видна нижняя часть конструкции «улья» – павильона Великобритании

История международных выставок насчитывает уже более сорока ЭКСПО, начиная с первой, проведённой в 1851 г. в Лондоне, где вся экспозиция была представлена в одном здании, «Хрустальном дворце» (автор Джозеф Пакстон) (рис. 5). Новаторское устройство и архитектура этого здания скрупулезно исследуются до сих пор, в том числе и на страницах журнала Scientific American [2, 7]. Чарльз Дарвин посетил Хрустальный дворец сначала вместе с семьей, а затем несколько раз самостоятельно. Он внимательно изучал все новое, что здесь было представлено. Каждая страна-организатор ЭКСПО старается показать все свои достижения (и в том числе в наличии воображения при устройстве выставки) и даже больше – посмотреть в будущее и удивить, посетителя и весь мир. Для этого устраиваются конкурсы.

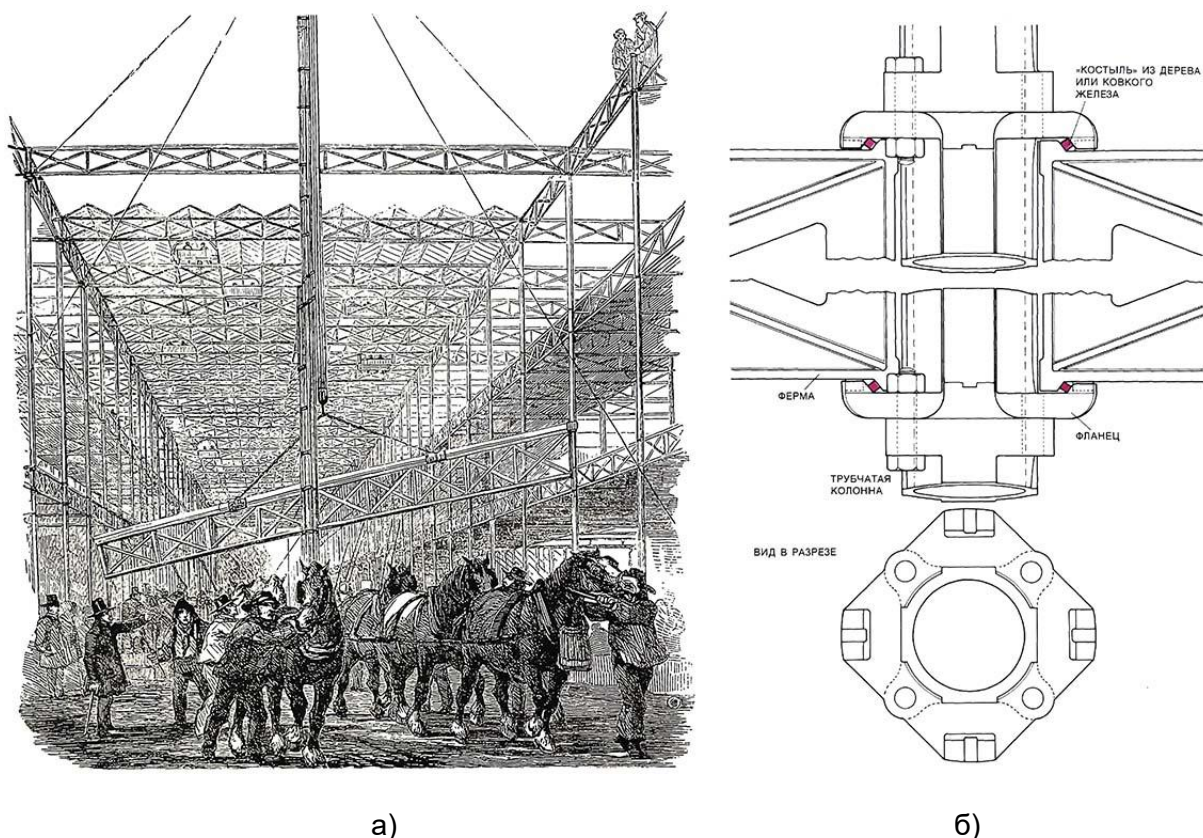


Рис. 5. Строительство Хрустального дворца (автор Дж. Пакстон), 1851 г.: а) строители поднимают ферму; б) чугунные элементы для соединения ферм с колоннами

⁵ Human Technopole. URL: <https://humantechnopole.it/en/> (дата обращения: 11.05.2022).

Для выставки в Париже 1889 г. по случаю 100-летнего юбилея Великой Французской революции, на конкурс идеи, концепции выставки было подано более 100 предложений и среди них проект башни высотой 300 м инженерного бюро Г. Эйфеля (La tour de 300 metres). Проект был разработан инженером М. Кёшленом и доработан инженером Э. Нугье. Эйфель выкупил у своих сотрудников права на башню, построил её частично за свой счёт и по договору с городом также самостоятельно её эксплуатировал в течение 20 лет, после чего она должна была быть демонтирована, но в 1910 г. город продлил Эйфелю аренду башни на 70 лет.

Эйфелева башня сегодня (рис. 6) – признанный памятник инженерного искусства, входит в границы объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО «Берега Сены в Париже» («Paris, rives de la Seine», 365 га)⁶. Со временем планировочная структура Парижа во многом была решена на учёте градостроительного значения Эйфелевой башни и каждый посетитель города считает своим долгом сфотографироваться на фоне Эйфелевой башни, символа выставки 1889 г., а сейчас символа города (рис. 6а).



а)



б)



в)



г)

Рис. 6. Эйфелева башня (2017, 2018 гг.): а) каждый посетитель города считает своим долгом сфотографироваться на фоне Эйфелевой башни. Инженеры: Г. Эйфель, М. Кёшлен, Э. Нугье; архитектор – С. Совестр; б) Эйфелева башня в Париже – конструкции и детали; в) памятник Г. Эйфелю у подножия Эйфелевой башни; г) Эйфелева башня находится на планировочной оси дворец Шайо (арх. Л. Буало, Ж. Карлю и Л. Азема, 1937 г.) – сады Трокадеро – Йенский мост – Марсово поле – Военная школа (арх. А. Ж. Габриэль, 1756 г.)

⁶ Paris, rives de la Seine. URL: <https://whc.unesco.org/fr/list/600/> (дата обращения: 11.05.2022).

Изменения происходят очень быстро. Самый большой пролёт Хрустального дворца в Лондоне в 1851 г. перекрывают чугунные балки длиной до 22 м, высота помещения – до 33 м, всего через 4 года на Всемирной выставке в Париже стальные арки дворца Индустрии (арх. Ж.-М.-В. Виель, инж. А. Баро) перекрывают расстояние размером в 48 м (ширина всего здания с тремя пролётами – 110 м), при этом максимальная высота помещения составляет 30 метров. Через 34 года на Всемирной выставке в Париже в 1889 г. изящные стальные арки Галереи машин (арх. Ф.Л. Дютер, инж. М.Ж. Контамен) перекрывают расстояние в 115 м (колоссальный пролёт) при максимальной высоте помещения в 45 метров. В Лондоне в 1851 г. на выставку посетители добираются на общественном транспорте, омнибусе, запряженном лошадьми. На Международной выставке в Нью-Йорке в 1939-м году, всего через 88 лет, т.е. жизни одного человека, в Перисферу, крупное шарообразное здание, посетители въезжают по эскалатору и осматривают внутри «город завтрашнего дня» с самодвигающейся дорожки высоко над уровнем пола. На этой выставке также представлены популярные среди посетителей павильоны автомобильных корпораций Дженерал Моторс, Форд и Крайслер, автомобиль стал обыденным массовым продуктом. В Брюсселе в 1958 г. символом очередной Всемирной выставки становится Атомиум (арх. А. Уотеркейн) (рис. 7) – сооружение в виде молекулы атома железа, увеличенной в 150 миллиардов раз⁷. Объект, построенный как символ научно-технических достижений и прогресса, имеет высоту 102 м, состоит из девяти сфер диаметром 18 м. Сегодня в них размещены общественные функции: бар и ресторан, выставочные и кинозалы, различные развлекательные программы. Внутри находится скоростной лифт. То есть речь идёт о том, что для создания ЭКСПО ценится новая и необычная идея, которая показывает или пытается выявить контуры развития будущего. И это чувствуют, оценивают и принимают во внимание и посетители, и устроители выставки.



а)



б)

Рис. 7. Атомиум – символ, сооружение, возведённое ко Всемирной выставке 1958 г. в Брюсселе (арх. А. Уотеркейн): а) общий вид (2017 г.); б) сферы диаметром 18 м и связи (переходы) между ними (2006 г.)

Рассматриваемое авторское предложение выставки «Дорога развития через сохранение наследия» требует пояснения в двух аспектах: относительно дороги и относительно объектов индустриального наследия.

⁷ Кобб, Б. Мирный Атомиум. URL: <https://archi.ru/press/world/1953/mirnyi-atomium> (дата обращения: 11.05.2022).

Скоростная надземная дорога для Москвы, Московской области и Московской агломерации уже давно является желательным и необходимым элементом развития народного хозяйства центрального региона. Остановки на СНД, увязанные с одноимёнными остановками на железной дороге и метро, обеспечивают удобное и быстрое перемещение людей. В настоящее время около 1 млн. работников с обоих концов данной трассы приезжают в Москву на работу и по другим надобностям, какая-то часть (и всё более значительная) едет в обратном направлении. Для проезда от Коломны (Голутвина) до аэропорта Шереметьево требуется не менее 3,5 часов (экспресс Голутвин-Москва – 1 час 55 мин., далее на метро (или электричке) и автобусе – 1,5 часа), поездка на СНД при средней скорости 200 км/час займёт меньше 1 часа, более чем в три раза быстрее. Экономия времени, денег и уменьшение нервных перегрузок. СНД, построенная для выставки, останется навсегда и станет важным элементом транспортной инфраструктуры Московского мегаполиса. Целесообразно проведение конкурса на создание СНД, в результате которого могут быть получены интересные результаты, возможно новые разновидности уже известных транспортных систем.

Перемещение посетителей Евразийской выставки от одного объекта к другому в кабинах или вагонах СНД может быть вполне приятным, дополнительным удовольствием от пребывания на выставке.

Входной билет на ЭКСПО-2015 в Милане стоил более 20 евро, в павильоне Кока-Кола каждый посетитель мог получить стакан этого напитка бесплатно, на выставке «Роза Эйнем» на Красном Октябре в Москве каждого гостя угощали стаканчиком горячего шоколада, в музее «Хайнекен» в Амстердаме (стоимость билета в 2006 г. – 8,5 евро) каждому посетителю предлагался три раза бокал пива по ходу осмотра музея. То есть, можно ожидать, что и в кабине СНД посетителю будет предоставлен набор предложений, которые сделают проезд между остановками-павильонами весьма запоминающимся: угощение фирменной продукцией (например, пастилой из Коломны); реализация сувениров, сделанных местными мастерами, буклетов и альбомов; аудио- и видеогиды по объектам и маршрутам. Может быть создано специальное мобильное приложение для посетителей выставки.

Ещё один аспект предложения по выставке – проблема наследия, и в данном контексте проблема индустриального наследия.

Строительство железной дороги от Москвы до Рязани в середине XIX в. послужило одним из условий возникновения на базе данной дороги, непосредственно рядом с ней, новых предприятий, а действующие стали расширяться. Так, например, в 1863 г. А. Е. Струве основал мастерские для строительства моста через Оку, на базе которых развился действующий до сих пор Коломенский завод. Появились предприятия текстильной промышленности, машиностроения, электротехнической промышленности. В СССР в годы пятилеток развивались предприятия химии, энергетики, машиностроения. После 1991 г. с образованием Российской Федерации и развитием рыночных отношений производства на этих предприятиях стали сворачиваться. Здания многих заводов и комбинатов стоят пустыми, сдаются в аренду, разрушаются и нуждаются в реорганизации, т.е. реновации.

Многие из этих зданий цехов и сооружений промышленных предприятий обладают материальной и социокультурной значимостью. Можно классифицировать их большую часть, если не большинство, как объекты индустриального наследия, представляющие историческую, культурную и эстетическую ценность, также и как памятники науки и техники. Ряд таких объектов, связанных с СНД, предлагается включить в программу Евразийской выставки (рис. 1).

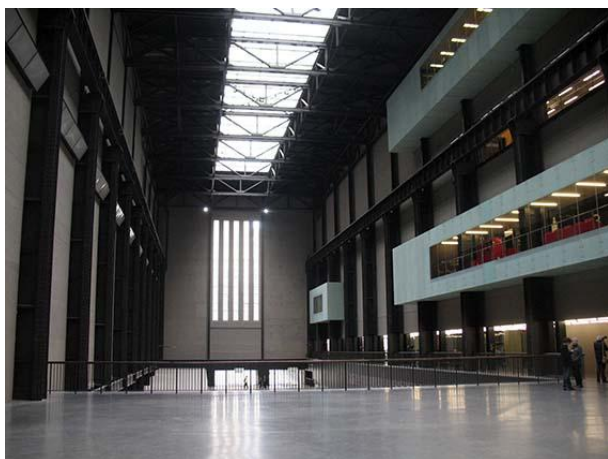
Некоторые исторические заводы и фабрики примыкают непосредственно к СНД (цементный завод в Воскресенске, бывшая Раменская мануфактура, Центр вертолётостроения в Томилино, бывший Завод сельскохозяйственных машин

им. Ухтомского в Люберцах, Локомотиворемонтный завод, завод «Фрезер», НПЦ газотурбостроения «Салют» в Москве). Доступ к остальным объектам индустриального наследия может быть упрощён организацией экскурсионного транспорта. Застройка предприятий разнообразна по архитектуре и стилистике: застройка XIX – начала XX в., более поздняя – 1930–40 гг. Сохранились специфические сооружения как, например, силосы на цементном заводе в Воскресенске или испытательные стенды реактивных двигателей НПЦ Газотурбостроения «Салют» в Москве, всевозможные краны, трубы, оборудование и т.д. Предприятия, сохранившие производство, могут быть дополнительно интересны как объекты промышленного туризма.

Рассматриваемое предложение по организации Евразийской выставки заключается в том, что каждое здание или группа зданий как объекты индустриального наследия для проведения выставки передаются стране или субъекту федерации, или иному субъекту (например, корпорации), и по их заказу архитекторы выполняют проект, реализация которого украсит и выставку, и город. Таких примеров уже достаточно много и в Москве, и в Гамбурге, Лондоне, Марселе, Генуе, Лодзи и многих других городах [4, 5].

В Москве в 2021 г. открылся дом культуры «ГЭС-2» (арх. Р. Пьяно совместно с российским бюро Апекс). Более ранний пример реновации, тоже электростанции, Бэнксайд, находим в Лондоне (арх. бюро Herzog&de Meuron, 1998–2000 гг.) – галерея Tate Modern (рис. 8а) [4]. Другими примерами реновации, заслужившими мировое признание, являются: общественное пространство для международной выставки ЭКСПО, посвящённой 500-летию открытия Америки генуэзцем Х. Колумбом, с включением объектов индустриального наследия (арх. Р. Пьяно, 1992 г.); Эльбская филармония (рис. 8б) на базе здания бывшего императорского склада (арх. Herzog&de Meuron, 2017 г.); концертный зал SILO в здании бывшего элеватора (арх. Р. Карта – зрительный зал, Э. Кастальди – офисы, 2011 г.), доки, внутри которых разместились общественные функции – торговля, офисы (арх. Э. Кастальди, 2015 г.) в Марселе; комплекс Венских газометров (рис. 8в) (Соор Himmelb(l)au, Ж. Нувель, В. Хольцбауэр, М. Ведорн, 2001 г.) и реновация подобного типа объектов в Москве – бизнес-центр «Арма» (арх. бюро «С. Киселёв и партнёры», 2011 г.) (рис. 8г); другой московский объект – деловой и культурный комплекс «Большевик» (арх. John McAslan + Partners, 2015 г.).

В МАРХИ магистрантами был выполнен ряд проектов по теме реновации индустриального наследия (науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов), среди них: создание социо-технопарка на базе Коломенского завода тяжёлого станкостроения, одного из объектов, включаемых в систему ЭКСПО-2030, (около 100 га) [3]; проекты для г. Раменского, его исторического ядра, в которое входит, в том числе, Раменская мануфактура (объекты также включены в систему ЭКСПО-2030) (рис. 9); конкурсные проекты комплексного преобразования, создания общедоступного социо-технофорума (ОСТФ) на базе бывшего авиазавода «Знамя Труда» в Москве (рис. 10).



а)



б)



в)

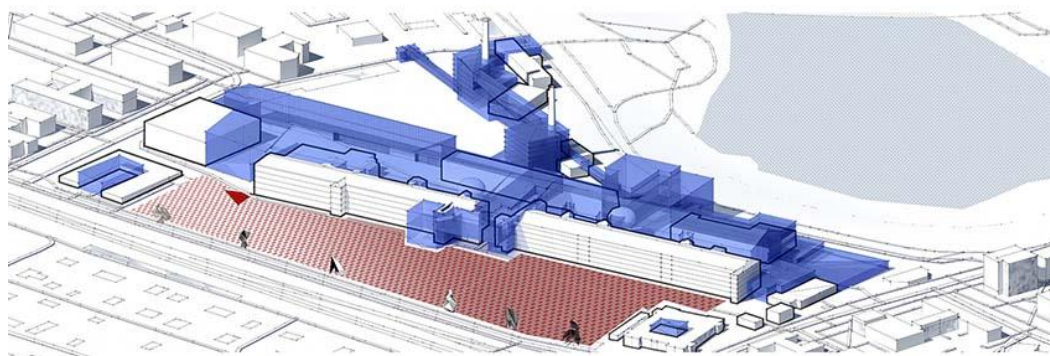


г)

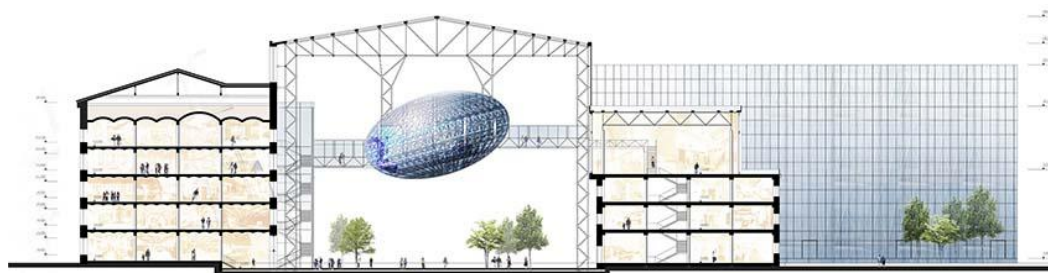
Рис. 8. Всемирно известные объекты реновации индустриального наследия: а) Лондон. Галерея «Тейт Модерн» в здании бывшей ТЭЦ (2010 г.); б) Эльбская филармония в Гамбурге (2012 г.); в) реновация Венских газгольдеров (2005 г.); г) комплекс завода Арма (бывший Газовый завод) в Москве (2016 г.)

Один из проектов для Раменской мануфактуры (Д.Д. Попова, науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов, 2017 г., МАРХИ) (рис. 9) предполагает приспособление исторического индустриального комплекса XIX в. к новым общественным функциям (образование, выставки, торговля, рестораны и кафе, зрительный зал, частично – офисы). Историческая застройка дополняется новым стеклянным пассажем, переходами и галереями, объединяющими отдельные корпуса между собой. Перед главными историческими корпусами формируется новая площадь городского значения, замощённая цветными плитами. В рамках концепции СНД связь дороги с реконструируемой Раменской мануфактурой осуществляется при помощи надземного перехода.

В конкурсном проекте ОСТФ (Е.В. Латыева, науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов, 2018 г., МАРХИ) (рис. 10) предлагается сохранение большого количества исторических цехов, лабораторий и других корпусов бывшего авиационного завода «Знамя Труда» в Москве (его застройка относится в основном к началу XX в.). Концепция является прогностической, в значительной степени опережает практику существующей реновации подобных крупных образований: формируется общественное пространство городского значения с музеем авиации, выставочными и зрительными пространствами, офисами, апартаментами, частично – сохранением производства. Над центральным объектом завода «Монолитом» предлагается возвести новый объём – здание, образующее в плане аббревиатуру «ЗТ», новый символ района и города.



а)



б)

Рис. 9. Проект реновации Раменской мануфактуры Д.Д. Поповой (науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов, 2017 г., МАРХИ): а) общий вид; б) разрез

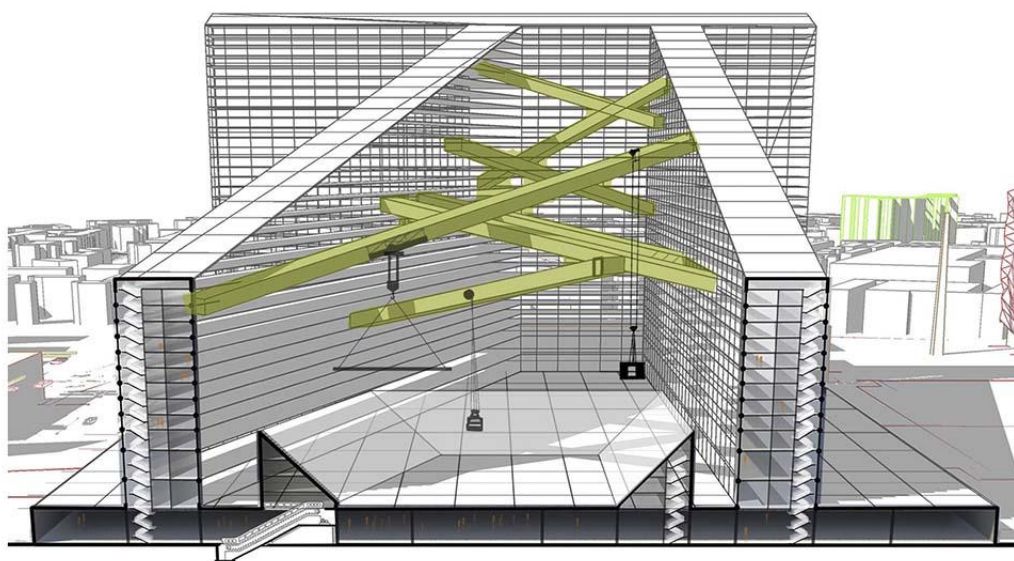


Рис. 10. Проект реновации Московского авиазавода «Знамя Труда» Е.В. Латыевой (науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов; 2018 г., МАРХИ)

Выводы

Предложение по организации Евразийской выставки «Дорога развития через сохранение наследия» содержит, с одной стороны, идею архитектурно-градостроительного развития Москвы – формирования нового экономического и культурного каркаса, обусловленного строительством СНД от метро Шереметьево до Коломны (и Луховиц), с другой, – опирается на существующий материальный ресурс, промышленное наследие, многие объекты которого обладают высокой архитектурно-художественной ценностью и могут быть интегрированы в общественное пространство города.

Предложение может быть реализовано в различных организационных формах – Евразийской, Всероссийской выставки или других. В результате Москва и Московская агломерация, особенно её юго-восточное и северо-западное направления, могут получить положительный эффект в виде новых центров культурного притяжения, развития деловой (и отчасти хозяйственной) деятельности, сбалансированного распределения трудовых ресурсов (вклад в решение проблемы маятниковой миграции), сокращения затрат на передвижение между работой и домом. Будет сформировано системное представление об промышленном наследии, его стилистическом и типологическом многообразии, которое ляжет в основу нового социально-экономического и культурного развития города и региона.

Источники иллюстраций

- Рис. 1, 2. Архитектурное предложение (рисунки) Г.Н. Черкасова, Д.Д. Поповой.
 Рис. 3. Рисунок Г.Н. Черкасова.
 Рис. 4. Фото Г.Н. Черкасова, 2015 г.
 Рис. 5. [2, С. 75-76] в авторской обработке.
 Рис. 6. Фото Г.Н. Черкасова, 2017 г., 2018 г.
 Рис. 7. Фото Г.Н. Черкасова, 2006 г., 2017 г.
 Рис. 8. Фото Г.Н. Черкасова, 2005 г., 2010 г., 2012 г., 2016 г.
 Рис. 9. Курсовой проект Д.Д. Поповой (науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов, 2017 г., МАРХИ).
 Рис. 10. Курсовой проект Е.В. Латыевой (науч. рук. – проф. Г.Н. Черкасов; 2018 г., МАРХИ).

Список источников

1. Бортневская Ю.С. Значение Всемирных выставок в формировании градостроительного облика городов // *Architecture and Modern Information Technologies*. 2015. №1(30). С. 1–12. URL: <https://marhi.ru/AMIT/2015/1kvart15/bortnev/bortnev.pdf> (дата обращения: 26.05.2022).
2. Кихлштедт Ф.Т. Хрустальный дворец // *В мире науки*. 1984. № 12. С. 68–80.
3. Попова Д.Д. Формирование историко-архитектурного, технологического и туристического кластера Коломна-Луховицы: направление подготовки 07.04.01 «Архитектура»: диссертация на соискание степени магистра архитектуры / Попова Дарья Дмитриевна; Московский архитектурный институт. Москва, 2019. 132 с.
4. Сохранение и реновация индустриального наследия МАРХИ: Сборник статей / составители Д.О. Швидковский, Г.В. Есаулов, Г.Н. Черкасов, О.Ю. Суслова. Москва: МАРХИ, 2018. 214 с.
5. Сохранение и реновация индустриального наследия МАРХИ: Сборник статей / составители Д.О. Швидковский, Г.В. Есаулов, Г.Н. Черкасов, О.Ю. Суслова. Москва: МАРХИ, 2021. 148 с.
6. Черкасов Г.Н. Город – индустриальные зоны – общественные пространства / Г.Н. Черкасов, Д.Д. Попова // *Архитектура и строительство России*. 2020. № 4. С. 101–107.
7. Condit C.W. The Wind Bracing of Buildings // *Scientific American*. 1974. №2. pp. 92–105.

References

1. Bortnevskaya Y.S. *Architecture and Modern Information Technologies*, 2015, no. 1(30). pp. 1-12. Available at: <https://marhi.ru/AMIT/2015/1kvart15/bortnev/bortnev.pdf> (дата обращения: 26.05.2022).
2. Kihlshtedt F.T. *Hrustal'nyj dvorec* [Chrystal Palace]. In the World of Science, 1984, no. 12, pp. 68–80.
3. Popova D.D. *Formirovanie istoriko-arhitekturnogo, tehnologicheskogo i turisticheskogo klastera Kolomna-Luhovitsy* [Formation of Historical-Architectural, Technological and Tourist Cluster Kolomna-Lukhovitsy. Thesis for a master's degree in architecture]. Moscow, Moscow Architectural Institute, 2019, 132 p.

4. Shvidkovskij D.O., Esaulov G.V., Cherkasov G.N., Suslova O.Ju. *Sohranenie i renovacija industrial'nogo nasledija MARHI. Sbornik statej* [Preservation and renovation of the industrial heritage of Moscow Architectural Institute. Digest of articles]. Moscow, MARCHI, 2018, 214 p.
5. Shvidkovskij D.O., Esaulov G.V., Cherkasov G.N., Suslova O.Ju. *Sohranenie i renovacija industrial'nogo nasledija MARHI. Sbornik statej* [Preservation and renovation of the industrial heritage of Moscow Architectural Institute. Digest of articles]. Moscow, MARCHI, 2021, 148 p.
6. Cherkasov G.N., Popova D.D. *Gorod – industrial'nye zony – obshchestvennye prostranstva* [City – Industrial Zones – Public Spaces]. Architecture and Construction of Russia, 2020, no. 4, pp. 101–107.
7. Condit C.W. The Wind Bracing of Buildings. Scientific American, 1974, no. 2, pp. 92–105.

ОБ АВТОРАХ

Черкасов Георгий Николаевич

Доктор архитектуры, профессор кафедры История архитектуры и градостроительства, Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
istarh@markhi.ru

Попова Дарья Дмитриевна

Аспирант кафедры «История архитектуры и градостроительства», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия
dariapopowa@gmail.com

ABOUT THE AUTHORS

Cherkasov Georgiy N.

Doctor of Science in Architecture, Professor of the Department History of Architecture and Urban Planning, Moscow Architectural Institute (State Academy), Moscow, Russia
istarh@markhi.ru

Popova Darya D.

Postgraduate Student, Department «History of Architecture and City Planning», Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia
dariapopowa@gmail.com