

СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

DOI - 10.32743/UniTech.2021.90.9.12283

ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ КАНАЛА ИМ. МОСКВЫ В СТАТУСЕ ОБЪЕКТОВ
ИНДУСТРИАЛЬНОГО НАСЛЕДИЯ И ЭЛЕМЕНТОВ КУЛЬТУРНОГО КАРКАСА ГОРОДА*Долинская Ирина Марковна**профессор кафедры «Градостроительство»,
Московский архитектурный институт (государственная академия)
РФ, г. Москва
E-mail: idolinskaya@yandex.ru**Габараева Сабина Эриковна**магистр градостроительства,
Московский архитектурный институт (государственная академия),
РФ, г. Москва
E-mail: gbibii@mail.ru**Токарева Ангелина Аркадьевна**магистр архитектуры,
Московский архитектурный институт (государственная академия),
РФ, г. Москва
E-mail: angelok_to@mail.ru*THE MOSCOW CANAL HYDRO TECHNICAL STRUCTURES IN THE INDUSTRIAL
HERITAGE OBJECTS STATUS AND AS THE CITY CULTURAL FRAME ELEMENTS*Irina Dolinskaia**Professor of the Urban Planning Department,
Moscow Institute of Architecture (State Academy),
Russia, Moscow**Sabina Gabaraeva**Master in Architecture, Moscow Institute of Architecture (State Academy),
Russia, Moscow**Angelina Tokareva**Master in Architecture, Moscow Institute of Architecture (State Academy),
Russia, Moscow*

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена изучению потенциальных возможностей и анализу перспектив включения гидротехнических сооружений Канала им. Москвы в культурный каркас города. В основе проведенного исследования лежит московский опыт джентрификации промышленных территорий срединной зоны города. Все объекты Канала рассматриваются как элементы единого линейного архитектурного ансамбля инженерных сооружений, аналогов которому нет.

ABSTRACT

The article is devoted to the potential opportunities exploring and the prospects for the inclusion the Moscow Canal hydro technical structures in the cultural framework of the city analysis. The study is based on the Moscow experience of the city middle zone industrial areas gentrification. All the Canal objects are considered as elements of a single linear engineering structures architectural ensemble, which has no analogues.

Ключевые слова: канал им. Москвы, линейный ансамбль инженерных сооружений, гидроузел, неоконструктивизм, Перервинский гидроузел.

Keyword: Moscow Canal, linear engineering structures architectural ensemble, waterworks, neoconstructivism, Pererva waterworks.

На фоне постоянного изменения интенсивности и характера речных перевозок и снижения значимости рек в транспортной инфраструктуре страны, а так же благодаря инновационным инженерно-техническим и цифровым усовершенствованиям системы эксплуатации речных гидротехнических сооружений, неминуемо встает вопрос о сохранении их уникальных по своим архитектурным характеристикам, но устаревших технологических элементов. Возникает проблема обеспечения их сохранности и фрагментарной деятельности в качестве общедоступных объектов культурного наследия.

Изменения роли рек в системе народного хозяйства, утрата ими роли в промышленных производствах, в сочетании с тем, что они по-прежнему остаются источниками пресной воды и одновременно источниками энергии, обретение ими особого места в системе рекреации требует, безусловно, особых подходов к режимам доступа, ибо большинство

речных гидротехнических сооружений остаются объектами жизнеобеспечения. Особенно остро этот вопрос стоит и будет возникать в тех случаях, когда речь идет о гидроузлах столицы и о Канале им. Москвы (рис. 1).

В то же время, очевидно, что настал момент, когда необходимо рассматривать перспективы включения гидротехнических сооружений и шлюзов в туристический и культурный каркас города. Их существование вне поля общественного интереса и доступа в момент консервации или прекращения их деятельности в качестве хозяйственных объектов очень быстро приведет к их деградации, последующему разрушению и утрате. Построенные в середине 1930-х эти сооружения сформировали уникальный конгломерат речных и приречных объектов, решенных в стиле советского неоконструктивизма, который В.Э. Хазанова определила, как «стиль 1935 года» [17].

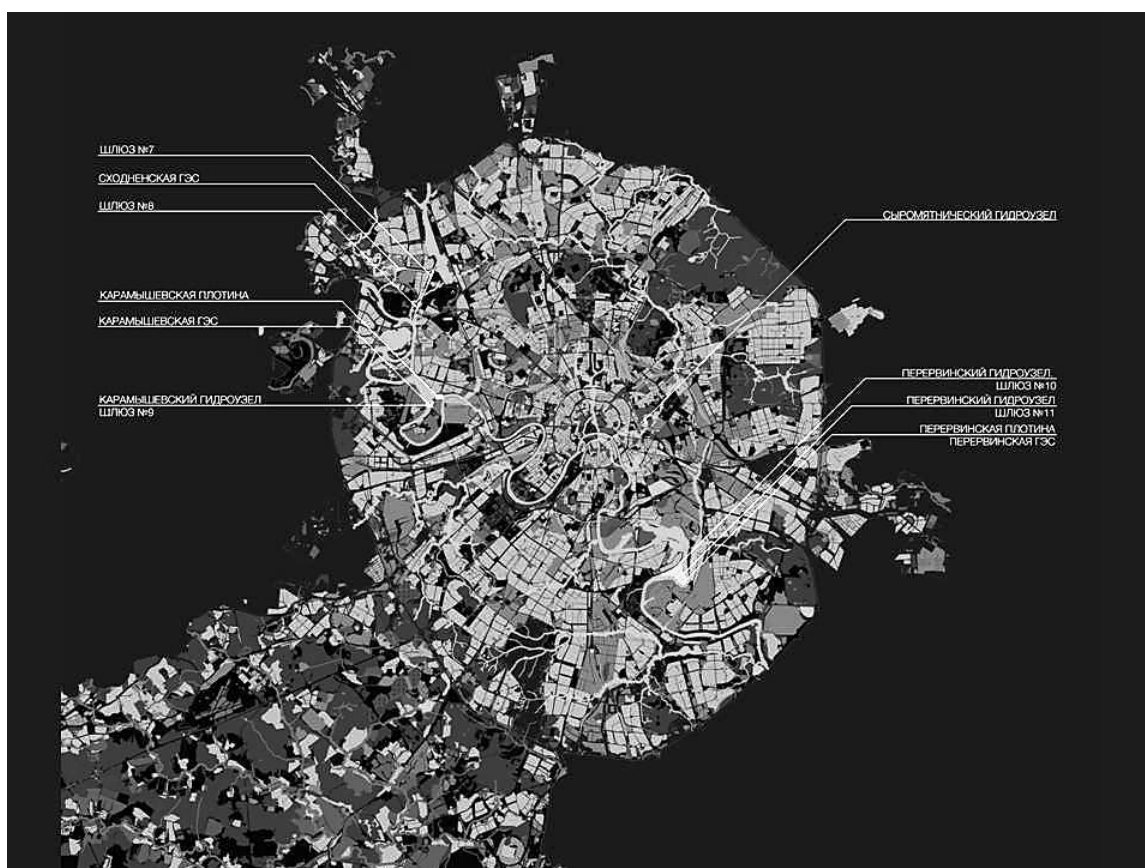


Рисунок 1. Схема расположения гидроузлов на территории Москвы

При этом, типологическая двойственность всех гидротехнических сооружений Канала, которые принято считать коммунальными объектами и элементами транспортной инфраструктуры одновременно, позволяет отнести их к ряду объектов индустриального

наследия: технологические циклы, на выполнение которых была ориентирована их пространственная организация в сочетании с неповторимыми архитектурными решениями, определили и сформировали их идентичность (рис. 2).



а)

б)

Рисунок 2. Канал им. Москвы. а) Шлюз № 8. Фото 1961 года. [15] б) Камера шлюза № 2. Поселок Темпы. Фото начала 2000-х. [5]

В настоящее время в Москве уже не первое десятилетие существует успешная практика реконструкции промышленных территорий срединной зоны города. О необходимости сохранять промышленные объекты при реновации промзон неоднократно говорил и главный архитектор города, указывая при этом, что форма сохранения и дальнейшее использование могут быть разными, в том числе и основанными на изменении их первоначальных функций [8]. При этом, практика показывает, что в основе абсолютного большинства проектов, связанных с изменением функционального назначения бывших промышленных объектов и промышленных кварталов, лежит идея создания арт-кластеров (рис. 3).

Такой подход к освоению неиспользуемых сегодня и, в результате, деградировавших и часто кри-

минализованных территорий, с одной стороны, способствует сохранению индивидуальных объектов промышленной архитектуры, с другой, повышает уровень качества городской среды в целом. Это – стандартный для большинства крупных городов во всем мире путь реновации депрессивных фрагментов городской ткани. Один из очевидных путей джентрификации. Но, в случае, когда речь идет о точно включенных в город объектах Канала, являющегося, по сути, линейным ансамблем, который должен рассматриваться, как единый комплекс и объект культурного наследия, подход должен быть иным. Его принципы должны определяться местом каждого сооружения в городе, перспективами и возможностями его сохранения, как частично действующего.

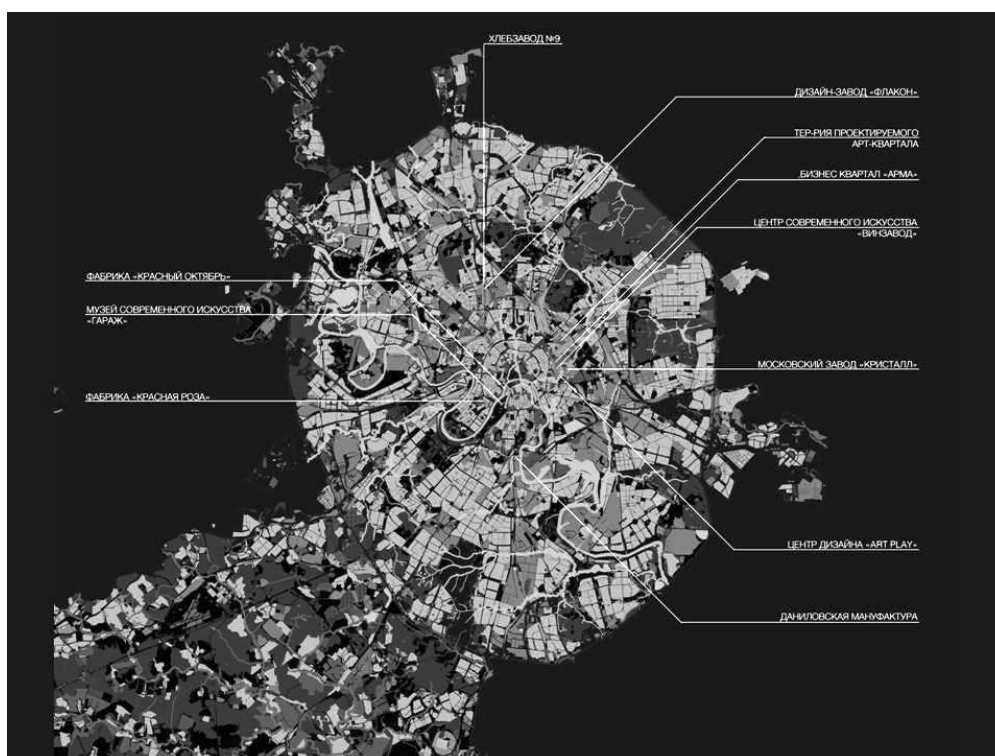


Рисунок 3. Схема расположения арт-кластеров в центральной и срединной зоне Москвы

Безусловно, успешным примером джентрификации промтерриторий путем создания креативной среды в московской практике можно считать реализацию проектов «Винзавод», «Флакон» или «Artplay» и реновацию комплекса зданий кондитерской фабрики «Большевик» (рис. 3). Не менее интересным может считаться и точечная реконструкция зданий бывшего завода «Электропровод», появившегося в годы советской власти на месте золотоканительной фабрики купцов Алексеевых, с превращением их в «Студию театральных искусств». Но, несмотря на расположение на приречных территориях, ни один из этих проектов не был заявлен как зона взаимодействия с рекой и с объектами ее инфраструктуры.

Одним из немногих примеров, в которых речь идет не о создании арт-пространства в здании выведенной из эксплуатации ГЭС, а городские промышленные кварталы рассматриваются в совокупности с рекой, является проект «АртКвартал» [12]. Он в корне меняет отношение к территориям, не только изжившим свой функциональный и градостроительный ресурс, но и остро нуждающимся в поисках

нестандартных решений накопленных проблем на фоне очевидной ценности разрушающейся застройки. Проект, лоббирующий интересы творческих индустрий, опирается на уже сформировавшиеся арт-центры, возникшие в большинстве своем на месте ликвидированных или выведенных в новые промзоны предприятий. В сферу его интересов попали: центр современного искусства «Винзавод», центр дизайна «Artplay», завод «Арма», театральный комплекс «Гоголь-центр», Сад им. Баумана, центр творческих индустрий «Фабрика», жилой дом «АртХаус» и «Doog 19». Это объединение точечных арт-кластеров, образует сильный интенсивно функционирующий фрагмент городской среды, включает в себя близлежащие приречные территории, но игнорирует прибрежные и речные неочевидные ресурсы культурного каркаса [12]. То есть, подходя к берегу Яузы, проект останавливается, исключая из зоны своего интереса Сыромятнинский (Яузский) гидроузел, единственный из всех гидроузлов Канала признанный объектом культурного наследия (рис. 4).

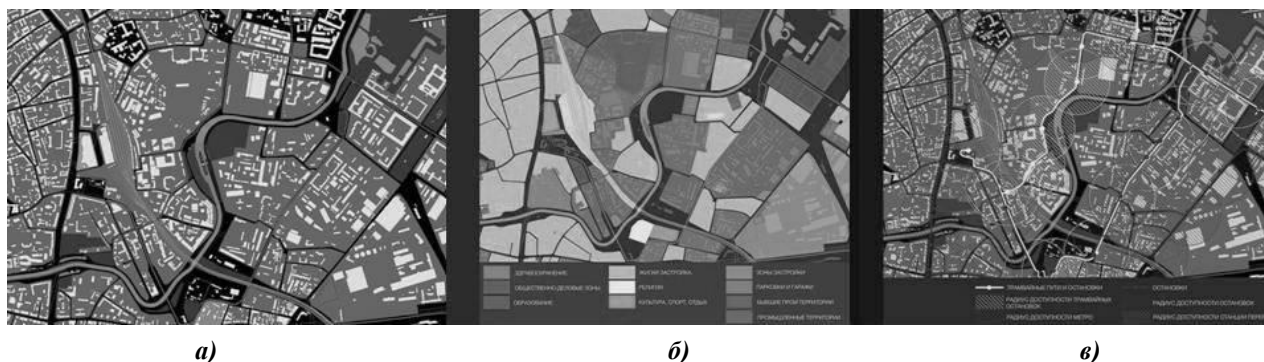


Рисунок 4. Сыромятнинский (Яузский) гидроузел Москвы.

- а) Комплекс гидроузла в системе прилегающих территорий срединной зоны города;**
б) Схема функционального зонирования территорий, примыкающих к гидроузлу;
в) Схема транспортной доступности гидроузла

Это – характерный сценарий развития проекта. Отсутствие понимания того, что самым серьезным неочевидным ресурсом, остро нуждающимся в определении роли и места в городе, способным вовлечь акватории рек, приречные территории и неиспользуемые или не полностью используемые гидротехнические сооружения в городскую среду, являются объекты Канала им. Москвы, неуклонно теряющего свое исходное транспортное предназначение.

Строительство Канала им. Москвы (до 1947 года – Канал Москва – Волга) в соответствии с Постановлением СНК СССР от 1 июня 1932 года № 859 «О строительстве канала Москва – Волга» началось в том же 1932 и завершилось в 1937 году. Задача, которую призван был решить Канал, заключалась не только в создании кратчайшего транспортного пути между двумя реками: рост населения в столице привел к нехватке питьевой и технической воды, а это очень быстро привело к обмелению рек и грозило серьезным гуманитарным кризисом. Постановлению СНК предшествовал Пленум ЦК ВКП (б), который 15 июня 1931 года констатировал проблему и принял

решение: «... коренным образом разрешить задачу обводнения Москвы-реки путем соединения ее с верховьем реки Волги». [14]. Несмотря на очень сжатые сроки проектирования и строительства, созданный по единому плану и, построенный практически единомоментно, призванный решить две хозяйственные задачи, комплекс Канала представляет собой уникальный линейный архитектурный ансамбль инженерных сооружений 1930-х годов протяженностью 128 км, аналогов которому нет, и который, безусловно, может и должен рассматриваться, как объект культурного наследия. Строившийся одновременно с I линией московского метро Канал представляет собой не менее значимый с точки зрения истории архитектуры объект. Утилитарное назначение канала требовало специальной декорации. Главную роль в каждом узле играют шлюзы и центры управления. Все прочие сооружения предназначены для их обслуживания и поддержания их работоспособности. Функциональное значение и пространственная значимость шлюза и центра управления, их ведущая роль в этом мини-ансамбле, отразились и на внешнем архитектурном

решении. Они были спроектированы как доминанты, решенные в виде башен, определяющих пространственную артикуляцию места (рис. 2, рис. 5).

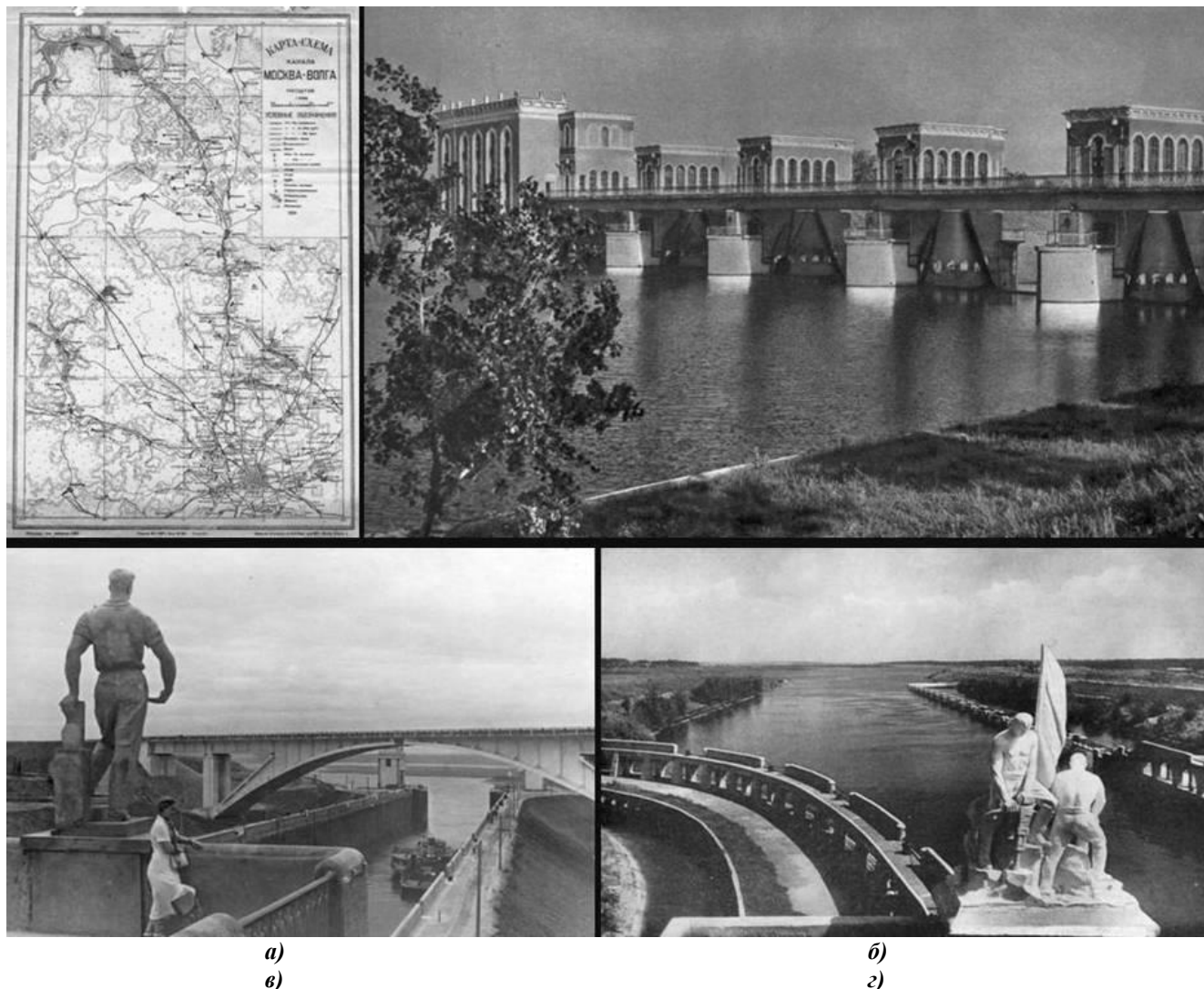


Рисунок 5. Канал им. Москвы. а) Карта-схема Канала Москва – Волга. 1934 год; б), в), з) Плотины и шлюзы Канала им. Москвы. Набор открыток. 1950-е годы

Все без исключения сооружения Канала обращены к проплывающему по нему зрителю: в советское время Канал активно использовался для организации грузопассажирских перевозок и долгие годы оставался объектом интенсивного водного экскурсионного туризма. При этом, до конца 1960-х для посещений были частично открыты и служебные помещения шлюзов. [6] То есть, шлюзы изначально – в середине 1930-х рассматривались как объекты массового интереса и культурного каркаса Канала и прилегающих территорий, что во много и определило их архитектурный облик и декор [3, 15].

В настоящее время на фоне частичного сохранения Каналом всех первоначально заложенных функций нагрузка на гидроузлы в черте Москвы значительно упала. В результате, состояние построек Канала и прилегающих к ним территорий, находящихся в зоне его административной ответственности,

входящих в его комплекс и нет, приходит в упадок, что, в свою очередь, приводит к необходимости пересмотра отношения к объектам гидроузлов как к неочевидным ресурсам культурного каркаса. Вовлечение этих, на данный момент закрытых объектов в общедоступную городскую среду – единственный путь не допустить их неизбежной и необратимой деградации.

Определение объектов Канала, как «неочевидного ресурса культурного каркаса» дает возможность их идентификации в качестве нового типа промышленных сооружений, которые могут рассматриваться как вновь выявленные объекты культурного наследия.

В последние тридцать лет стремление городов к самобытности и самоидентичности, прежде всего, было основано на восстановлении и преобразование заброшенных структур, относящихся к индустриальной эпохе. Такие объекты, имея специфические

архитектурные особенности с одной стороны, с другой, отображают исторический контекст места [8]. Изначально использование промышленных объектов под новые функции было явлением, связанным с жизнью очень узкого специфического с точки зрения социализации и общественной жизни слоя горожан, чаще всего связанных с искусством. Но за последние несколько десятилетий социальные и экономические изменения повлияли на интенсивность пере-профилирования промышленных и инженерных сооружений, сделав результат этих преобразований общепринятым и востребованным самыми разными социальными группами. В основе этого явления – изменение технологий большинства традиционных производств и требования экологической безопасности, приведшие к необходимости вывода большинства предприятий с внутригородских территорий на внегородские. Этот процесс, связанный с освобождением целого ряда зданий, представляющих безусловную историко-культурную и архитектурную ценность, привел к их деградации. А это, в свою очередь породило необходимость внедрения новых моделей использования невостребованных объектов и территорий, на которых они находятся. То же самое касается и гидротехнических сооружений и гидроузлов.

По информации, опубликованной в различных источниках в последние годы, в проекты частичной

переориентации и постепенного включения в культурный каркас города могут быть внесены отдельные объекты Карамышевского, Перервинского и Сыромятнического гидроузлов, несущих наименьшую профильную нагрузку. Перечисленные комплексы были спроектированы такими архитекторами как А.М. Рухлядев, И.К. Бедловский и Г.П. Гольц, что придает еще большую значимость этим сооружениям, как потенциальным объектам культурного наследия. При этом, степень сохранности их архитектурного облика не вызывает сомнения в том, что реставрационно-восстановительные работы на них будут уместны и успешны.

Особого внимания в этом ряду заслуживает практически выведенный из эксплуатации Перервинский гидроузел, построенный в 1932 – 1937 и заменивший собой Перервинскую плотину со шлюзом 1870-х годов. В его состав, помимо плотины, ГЭС и двух шлюзов (с большой камерой – № 10 и с малой камерой – № 11), деривационного канала и дамб, входит еще и построенный в 1937 – 1938 году на месте планировавшегося Малого Московского Петергофа (английского пейзажного «парка с фонтанами») служебный поселок Шлюзы. Комплекс гидроузла и поселка должен рассматриваться не только как узловой объект системы Канала, но как его идентичный элемент, обладающий композиционно-пространственными и стилистическими характеристиками самостоятельного ансамбля (рис. 6) [2].



Рисунок 4. Объекты Перервинского гидроузла. Фото 2014 года [20]

Одним из вариантов сохранения всех трех вышеперечисленных московских гидроузлов является их социальная адаптация – возможность включения в зону культурно-туристических интересов и организация арт-пространства на части их площадей, которые в данный момент не эксплуатируются, могут быть освобождены и выведены из состава режимных зон. Но, на сегодняшний день, все объекты Канала являются режимными и закрытыми. Зоны санитарной охраны каждого элемента этой гидротехнической системы состоит из трех поясов: При этом, с большой долей уверенности можно предположить, что современные системы слежения и охраны промышленных объектов, аналогичных гидроузлам, позволяют открыть часть их территорий для публики. Как уже было написано, и в российском и в мировом опыте широко используется практика переориентации промышленных территорий под различные креативные пространства. Искусство используется как

повод для реновации заброшенных городских территорий, оживляя прилегающие районы, одновременно стимулируя городскую экономику. Подобный опыт использования не просто промышленных, а именно гидротехнических сооружений, уже есть в Великобритании, Канаде, Дании, Израиле. Тем более, что в первые годы работы Канала, его сооружения, закрытые для стихийных посещений, были открыты для посещений организованными экскурсиями [6].

Социальная адаптация элементов гидроузлов в контексте сохранения объектов индустриального наследия как активнодействующих элементов культурного каркаса, подразумевает создание точечных арт-кластеров, способных организовать нестандартные узлы притяжения для жителей города. Это, в свою очередь, неминуемо спровоцирует серию проектов реновации и развития приречных территорий, и, возможно, приведет к формированию государственно-частных партнерств, деятельность которых

будет направлена на сохранение объектов индустриального наследия Канала. При этом, социальная адаптация комплекса Перервинского гидроузла может послужить апробационной моделью работы со всеми последующими проектами, так как, вероятнее всего, в этом случае речь может идти не только о создании точечного элемента городского культурного каркаса, но и о преемственном развитии идентичного ансамбля гидроузла и поселка.

Уникальность Канала им Москвы в том, что его необходимо рассматривать как единый линейный ансамбль. Для сохранения таких, безусловно, знаковых историко-культурных объектов как его гидроузлы, необходимо, в первую очередь, разработать стратегию их возможного использования.

Анализ примеров и мировой опыт переориентации промышленных территорий позволяет выделить основные направления джентрификации и реновации подобных, но не аналогичных (в виду отсутствия прямых аналогов) объектов:

- Полное сохранение изначальной транспортно-промышленной функции (модернизация инженерного оборудования, и, как следствие инновационная трансформация, реставрация фасадов);
- Частичное использование промышленных объектов (когда за счет проведенной модернизации освобождается часть площадей, которые могут быть отданы под новые функции);
- Полная переориентация промышленных территорий (производственная функция полностью исключается, территория и объекты подвергаются масштабной реорганизации функционального назначения).

Тем не мене, рассматривая каждый гидроузел отдельно и всю систему в целом как объект реорганизации, с уверенностью можно сказать, что схема

с частичным использованием наиболее реальна по целому ряду факторов.

Во-первых, Канал имени Москвы является стратегически важным объектом, что не позволит полностью открыть для стихийных посещений публики или переориентировать территории гидроузлов.

Во-вторых, если произвести реставрацию объектов, но при этом оставить их закрытыми, то в скором времени объекты и прилегающие территории снова придут к состоянию деградированных территорий.

А это значит, что для решения всех вышеперечисленных проблем и во избежание циклически повторяющихся процессов деградации, необходимо уже сейчас найти алгоритм и способ сохранения этих объектов культурного наследия с их частичным открытием. А это потребует определения тенденций дальнейшего преемственного развития каждого отдельного элемента ансамбля Канала, выявление необходимых критериев для оценки перспектив их включения в общественно-культурный каркас не только города, но страны. То есть, Канал им. Москвы должен быть рассмотрен не только как единый архитектурный ансамбль инженерных сооружений, но как совокупный объект индустриального наследия эпохи неоконструктивизма, каждый элемент которого обладает безусловной самостоятельной архитектурной ценностью. При этом, работа над единичным гидроузлом, таким, как, например, Перервинский, будет заключаться в том, что в может быть сформулирован алгоритм включения гидротехнических сооружений в общедоступный культурный каркас города и создана модель использования гидроузлов, учитывающая современное оборудование и системы охраны, для безопасной эксплуатации инженерных объектов при их частично открытом доступе.

Список литературы:

1. Агеев С.А. Сохранение локальных исторических комплексов методами градостроительного регулирования / Автореферат диссерт. на соиск. уч. ст. кандидата архитектуры. М.: 2005. – 24 с.
2. Амелянц А.А. Развитие представлений об ансамбле в теории градостроительства // Диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры. М.: 2004 г. – 120 с.
3. Гершкович Е.В. Высокий сталинский стиль. Москва: Трилистник 2006. – 248 с., илл.
4. Глазычев В.Л. Предпосылки формирования архитектуры Москвы как образцового коммунистического города (очерк программы исследований) / Сб. Пути формирования архитектуры Москвы как образцового коммунистического города. М.: 1976 / Сайт памяти В.Л. Глазычева – URL: http://www.glazychev.ru/habitations%26cities/moscow/1976_kom_gorod.htm (дата обращения 17.07.2021)
5. Ермакова Н.Н. Грандиозный гидротехнический комплекс. Страницы истории канала имени Москвы // Речной транспорт (XXI век). № 5 2008 – с. 18-27.
6. Канал Москва – Волга: Справочник-путеводитель. / Сост.: И.И. Феденко; Упр. пароходства канала Москва-Волга. – Москва: Водный транспорт. 1938. – 108 с.
7. Кемеровский М.А. Канал Москва – Волга. – Москва, 1937 – б/п.
8. Кузнецов С.А. Необходимо сохранять промышленные здания при реновации промзон. / Москва. Агентство городских новостей. 07.10.2015 – URL: <http://www.mskagency.ru/materials/2493044> (дата обращения 22.07.2021).
9. Лежава И.Г. Жизнь памятника в городе // Журнал Academia. Архитектура и строительство. 2015 г. № 3. С. 13-28.
10. Лопатин П.И. Волга идет в Москву – Москва, Детгиз – 1938 – 68 с.

11. Постановление СНК СССР от 1 июня 1932 года № 859 «О строительстве канала Москва – Волга» // Канал им. Москвы. Официальный сайт. История. Предпосылки развития – URL: <http://kim-online.ru/page/ob-uchrezhdenii/istoriya> (дата обращения 11.07.2021).
12. Проект «АртКвартал» / Сайт. Страница сообщества. – URL: <https://www.facebook.com/MoscowArtKvartal/> (дата обращения 03.08.2021).
13. Ревзин Г.И. Интервью «Дорогой наш Никита Сергеевич». Архитектура от Сталина до Хрущева // Г.И. Ревзин / Эхо Москвы. Сайт. 22.06.2010 – URL: <https://echo.msk.ru/programs/hrushev/687897-echo/> (дата обращения 04.07.2021).
14. Решение Пленума ЦК ВКП (б) от 15 июня 1931 года // Канал им. Москвы. Официальный сайт. История. Предпосылки развития – URL: <http://kim-online.ru/page/ob-uchrezhdenii/istoriya> (дата обращения 11.07.2021).
15. Соботович И.Д., Соботович Е.П. По каналу имени Москвы: путеводитель. – Москва, Речной транспорт – 1962 – 125 с., илл., карты.
16. Хазанова В.Э. Опыт изучения истории советской архитектуры. 1917 – 1932 гг. // Автореферат диссерт. на соиск. уч. ст. доктора искусствоведения. М.: 1996. – 80 с.
17. Хазанова В.Э. Советская архитектура первой пятилетки: Проблемы города будущего. М.: Наука. 1980 г. – 376 с.
18. Хан-Магомедов С.О. Архитектура СССР. 1917 – 1932. Градостроительство // Всеобщая история архитектуры в 12-ти тт. Том 12. Книга 1. / Под ред. Н.В. Баранова (отв. Ред.), Н.П. Былинкина, А.В. Иконникова, Л.И. Кирилловой, Г.М. Орлова, Б.Р. Рубаненко, Ю.Ю. Савицкого, И.Е. Рожина, Ю.С. Яралова (зам. отв. ред). – 1975. – 755 с., ил. – с. 27-59.
19. Хмельницкий Д.С. Архитектура Сталина: Психология и стиль – Москва: Прогресс-Традиция, 2007 – 376 с., илл.
20. Чернихов А.А. Архитектурно-градостроительная концепция развития территорий района «Заречье – Печатники». Лекция. / Архитектурная студия Андрея Чернихова – 04.04.2015 – URL: <https://www.facebook.com/andrey.chernikhov.studio/> (дата обращения 01.07.2021).