

АРХИТЕКТУРА ВЛАДИВОСТОКА: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Трофимова Н.А.

научный руководитель канд. архитектуры Блянкинштейн О.Н.

Сибирский Федеральный Университет

Город Владивосток является самым крупным в Приморском крае и на всем Дальнем Востоке России. Это не только самый крупный порт Тихоокеанского побережья России, но и развитый центр промышленности, науки, культуры, транспорта.

Владивосток был основан в 1860 году, 2 июля. Статус города он получил спустя почти 20 лет. Население Владивостока составляет 600 тысяч человек.

Владивосток – удивительный город, форпост России в Азии, развивавшийся по канонам европейских архитектурных традиций. Архитектурный ансамбль центра Владивостока по-своему уникален. Здесь работали крупные мастера архитектуры, обеспечившие центру города разнообразную и живописную застройку с богатым силуэтом.

Сегодня во Владивостоке насчитывается порядка 500 памятников архитектуры и истории гражданского назначения и более 100 фортификационных сооружений Владивостокской крепости. Еще около сотни построек имеют все шансы быть включенными в списки объектов культурного наследия.

Вместе с тем Владивосток, которому официально присвоен статус исторического города России, неуклонно и динамично развивается, в соответствии с запросами настоящего времени, современными архитектурными формами, технологиями и материалами. Современность диктует свои требования, главное из которых заключается в том, что Владивосток - столица региона - должен быть комфортным для жителей и гостей.

Как развивать город не в ущерб его историческому облику? Сегодня эта задача, давно и успешно решенная во всех цивилизованных странах, стоит перед историческими городами России.

Местность, на которой расположился Владивосток чрезвычайно живописная. Омываемая с запада Амурским заливом, с юга она ограничивается заливом Золотой Рог, названным, по-видимому, по аналогии с Константинополем. Внешнее подобие с пейзажем византийской столицы заключалось и в рельефе, состоявшем из четырех крупных и нескольких менее ярко выраженных холмов (сопок).

К началу XX в. город начал быстро расти к северу, в сторону железной дороги и образовавшихся здесь промышленных предприятий. Тупиковый вокзал Владивостока был построен на берегу бухты Золотой Рог, в связи с чем подъездные железнодорожные пути прошли вдоль западных границ города по берегу Амурского залива.

Центр города формировался вдоль побережья Золотого Рога, вдоль которого проходила протяженная Светланская улица. На плане 1914 г. видно, что город состоял из нескольких планировочных образований, из которых наиболее ранним был западный (квадратный в плане) район, спланированный в 1868 г. местным землемером М. Любенским. Прежние слободы (в частности, Матросская), располагавшиеся на восточном побережье залива Золотой Рог, срослись с городом в единое планировочное целое (рис.1).

Владивосток, строились по регулярным планам, но по мере формирования местной экономической базы также начинали расти стихийно, сообразно общим законам капиталистического развития. Никогда еще регулирующая роль генеральных планов не была столь ничтожной, как в этот период, несмотря на попытки со стороны государства и местных органов самоуправления обновить градостроительное законодательство и поставить на научные основы проектную практику.

В этих сложных условиях складывались и новые эстетические представления о городе. Именно во второй половине XIX в. возникло понятие «городская среда», которое трактовалось И. Е. Забелиным, П. Н. Петровым и др. как неразрывный сплав архитектуры и жизненных процессов. Так, повышение интереса к изучению русской истории и народного творчества породило стилистические искания русских архитекторов, наиболее ярким проявлением чего явился мозаичный и эклектический в своей сущности, так называемый русский стиль. Пестрота фасадов и декора крупнейших торговых, общественных и культурных зданий, построенных в этом стиле (рынки, пассажи, городские думы, музеи, театры и т. д.), сочеталась с новыми инженерно-техническими сооружениями, которые в этот период вращались в городскую среду и создавали контраст традиционных и новаторских черт в городской застройке.

Во Владивостоке, несмотря на его молодость, есть немало старинных зданий, имеющих историческую ценность и привлекающих внимание всех без исключения гостей приморской столицы. Одним из самых красивых справедливо считается роскошно-фантазийное здание Владивостокского ГУМа – старейшего торгового предприятия Дальнего Востока, расположившееся в историческом центре города. Это ценнейший памятник архитектуры, признанный символ Владивостока и неотъемлемая часть его истории (рис.2).

Архитектура Владивостока представлена зданиями конца XIX - начала XX века, а также памятниками деревянного зодчества. В городе имеются целые улицы и кварталы, сохранившие историческую застройку. Из наиболее значимых архитектурных сооружений города необходимо отметить: здания железнодорожного и морского вокзалов; здания ГУМа и Почтамта; здание Католического костела; здание лютеранской кирхи Святого Павла; здание Кафедрального собора; здание Пушкинского театра; Николаевские Триумфальные ворота; здание «коричневой» гимназии; здание народного дома им. А.С. Пушкина; здание торгового дома «Чурин и Ко»; здания «Торгового дома братьев Синкевичей»; особняк Бриннеров.



Рис.2. Здание ГУМа, архитектор Георг Юнгхендель [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.rutraveller.ru/place/27143>

Католический костел, архитектор Гвоздзиовский А.А. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.rutraveller.ru/place/27143>

Сейчас Владивосток воспринимается динамично меняющимся в пространстве и времени. Специфика города позволяет обозревать значительные, крупные фрагменты городской среды одновременно, и этим создается более ясная ориентация в пространстве. Облик центральной исторической части города изменился в связи с большим мостом, стал внедряющимся в историческую ткань города. Строительство этого моста (рис.3) воспринято специалистами неоднозначно.



Рис. 3. Мост через бухту Золотой Рог, генеральный проектировщик ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург». [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://vladtop.ru/uploads/posts/2013>

Другой мост на о. Русский (рис.4), также построенный к саммиту АТЭС, наоборот, с точки зрения архитекторов, совершенно уместен (рис.). Он красивее моста через бухту Золотой Рог по своей архитектонике и хорошо садится на местности потому, что вокруг большие пространства, отсутствие старой застройки, и уже на него будет равняться новая архитектура, которая появится рядом.



Рис. 3. Мост на остров Русский, Генеральный проектировщик - «НПО Мостовик». [Электронный ресурс]

Режим доступа: <http://image.yandex.ru/yandedsearch>

Сегодня это самый высокий в мире подвесной мост: вершина его главных опор составляет 327 метров, а общая протяженность натяжных тросов, или вант, – почти 55 километров. На мосту организовано четырехполосное движение.

Помимо мостов в городе на протяжении последних десяти лет ведется интенсивное жилищное строительство, строятся необычные административные здания, инфраструктурные объекты (дороги, развязки и пр.), которые серьезно изменили внешний вид современного города Владивосток.