

SERGEY M. MIKHAILOV,
ALEXANDRINA S. MIKHAILOVA

URBAN DESIGN-CITY DESIGN (EVOLUTION OF METHODS OF ORGANIZATION OF THE SUBJECT - SPATIAL ENVIRONMENT)

The evolution of methods of organization of the subject-spatial environment of the city from design of separate subject forms in urban spaces (urban design) to the organization of multilevel systems (city design) is considered. The concept of "city Design" as a special kind of design and artistic synthesis of object and graphic design, monumental and decorative and landscape art, architecture and urban planning is revealed.

Key words: urban design, urban design, city design, approach, principle of egocentrism, inductive model building of urban space

С.М. МИХАЙЛОВ,
А.С. МИХАЙЛОВА

ГОРОДСКОЙ ДИЗАЙН - ДИЗАЙН ГОРОДА (ЭВОЛЮЦИЯ МЕТОДОВ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДМЕТНО - ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СРЕДЫ)

Рассматривается эволюция методов организации предметно-пространственной среды города от дизайна отдельных предметных форм в городских пространствах (городской дизайн) до организации многоуровневых систем (дизайн города). Раскрывается понятие «Дизайн города» как собой особый вид проектно-художественного синтеза предметного и графического дизайна, монументально-декоративного и ландшафтного искусства, архитектуры и градостроительства.

Ключевые слова: городской дизайн, дизайн городской среды, дизайн города, средовой подход, принцип эгоцентризма, индуктивная модель построения городского пространства

В современном профессиональном лексиконе архитектора-дизайнера одно из центральных мест занимает понятие «дизайн городской среды», чуть раньше него появился термин «городской дизайн». Сегодня они используются в обозначении номинаций конкурсов, выставок и фестивалей дизайна, дизайнерских специализаций и профилей в учебных заведениях. При этом как самостоятельная область проектно-художественной деятельности дизайн городской среды сформировалась относительно недавно. Этим отчасти можно объяснить то, что это уникальное явление, возникшее на стыке дизайна, архитектуры и градостроительства, еще недостаточно осмыслено искусствоведами и теоретиками дизайна. До сих пор отсутствуют капитальные научные труды, комплексно охватывающие вопросы истории и теории дизайна городской среды, раскрывающие его специфику, временные и предметные границы, основные этапы развития.

Термин «городской дизайн». Изначально термин «городской дизайн» использовался для обозначения предметных форм (объектов предметного дизайна), предназначенных для городских пространств. При этом присутствие в нем слова «дизайн» отсылает к индустриальным способам изготовления объектов и серийному их производству. Именно промышленное производство подразумевал под собой дизайн в середине прошлого столетия¹. Термин «городской дизайн», как пишет в предисловии к своей книге «Urban Design» профессор сиднейского университета Джон Лэнг (Jon Lang), скорее всего, появился в 1950-х гг. Далее, рассматривая эволюцию городского дизайна и отношения к нему архитекторов и градостроителей, автор отмечает, что и «спустя 20 лет он все еще оставался прерогативой небольшого профессионального круга специалистов, занимавшихся «четырехмерным» проектированием городской среды». В настоящее время ситуация, как отмечает Дж.



Рис. 1.
Омнибус на конной тяге на маршруте «Банк-Страндом» в Лондоне (1865).

Лэнг, в значительной степени начала меняться. «Это связано с двумя причинами. Во-первых, произошедшее усиление значимости сферы городского дизайна связано с общим повышением качества жизни людей. Во-вторых, архитекторы и градостроители осознали безрассудство дистанцироваться профессионально и интеллектуально от городского дизайна» [1].

Прототипы городского дизайна. Безусловно, одним из первых прототипов городского дизайна можно считать городской общественный транспорт,serийно создаваемый специально для городских улиц, наполняющий их динамикой «движущихся форм» и во многом определяющий их внешний облик. Первым видом общественного транспорта считаются многоместные пассажирские конные экипажи – омнибусы, получившие широкое распространение в Европе и США во 2-й пол. XIX века². Затем появились трамваи на различных видах тяги – животной (конка, 1828), канатной (1873), паровой (1880-е), пневматической (к. XIX в.), электрической (1881), бензомоторной [2]. (Рис. 1-2) Вместе с перемещающимися по улицам пассажирскими экипажами и вагонами общественный транспорт принес с собой в городскую среду и статичные формы – остановочные павильоны, которое также можно отнести к первым прототипам городского дизайна. Среди них известные комплексы павильонов для городской железной дороги в Вене (Отто Вагнер, 1899) и станций Парижского метро (Гектор Гимар, 1900). (Рис. 3-5). Они изначально задумывались как некая серия многопредметных объектов, решаемая в едином масштабном, конструктивно-технологическом и художественно-стилевом ключе в рамках стилевого направления «модерн». Философия стиля «модерн» подразумевала определенную комплексность, единство художественно-стилевого решения группы объектов и контекста, в котором они размещались. Именно в лоне стиля «модерн» и родился один из ведущих проектных методов дизайна – метод фирменных стилей, с которым В.Глазычев вообще отождествляет понятие дизайн [4]. И представитель модерна

(югендстиля) Петер Беренс считается прародителем этого метода, когда будучи художественным директором компании АЭГ (1907-1909) он разработал единую стилевую концепцию ее продукции, графических рекламных плакатов.

Дизайн городской среды. Кульминационным моментом в развитии городского дизайна стало появление в 1950-1970-е гг. в центрах многих европейских городов благоустроенных пешеходных улиц³. Благоустроенные и эстетически привлекательные, функционально и информационно насыщенные, оснащенные многопредметными гарнитурами уличной мебели и оборудования, системами визуальных коммуникаций, они стали воплощением мечты послевоенной Европы об идеальном городе XX века, первыми прототипами высококомфортных городских пространств. Организация таких предметно-пространственных комплексов велась на основе единого тематического, композиционно-стилевого и колористического решения. Пешеходные улицы формировались как художественно и стилистически целостный ансамбль, причем с использованием в этих целях преимущественно средств дизайна. Через средства дизайна шла художественно-стилистическая увязка разнородных архитектурных объектов в общий художественный ансамбль. Помощью дизайна формировался единый локальный художественный («фирменный») стиль пешеходной улицы. Кроме того, пешеходные зоны городских центров, в которых в значительной степени стиралась на уровне благоустройства и оборудования граница между интерьерными и экстерьерными пространствами, принесли с собой и новое представление о комфортности городской среды, как у ее потребителей, так и проектировщиков: пространственная среда впервые начала организовываться и оборудоваться с использованием принципов эргономики. Таким образом, в архитектурно-художественной организации городского ансамбля в 1960-1980-е гг. стало складываться новое мировоззрение с активным включением в этот процесс принципов и проектных методов индустриального дизайна – «эргономики» и «фирменных стилей» [5].

Организация пешеходных улиц была тесно связана с активно развивавшимися в это время средовым подходом в архитектуре и дизайне города. Достаточно вспомнить широко известные проекты пешеходных улиц одного из лидеров средового подхода у нас в стране А.Гутнова или концептуальные проекты пешеходных улиц и зон Сенежской студии, которую считают основателем средового подхода в СССР с ее принципами «гомоцентризма», «сценирования» и «художественного проектирования» [7].

В это время все большее распространение получает термин «дизайн городской среды», отражая суть происходящих явлений в организации городских пространств и их предметного наполнения как единого средового комплекса.

Комплексный градостроительный подход в организации предметно-пространственной среды. Средовой подход в архитектуре и дизайне принес с собой новые понятия, раскрывающие его особенности: «режиссура» и «театрализация городского пространства», «зрительный (видовой) кадр», «сценарный принцип», «градостроительный партер». В рамках и в развитие средового подхода 1970-1980-х гг. начали создаваться программы градостроительного характера, направленные на художественное осмысливание и комплексную организацию предметно-пространственной среды города, систем визуальных коммуникаций, гарнитуров уличной мебели и оборудования, пришедших на смену традиционных «малых архитектурных форм» и вывесок. Как отмечает В.Глазычев, афишиные



тумбы исчезли, вытесненные билбордами и перетяжками, в большинстве случаев киоски, обрамление дверей и витрин стандартизировались, войдя в одно семейство с автозаправочными станциями [8].

К таким программам градостроительного характера можно отнести получившие распространение в СССР проекты художественного и монументально-декоративного оформления городов. В них решался целый ряд вопросов, связанных с повышением идеального, архитектурно-художественного, а также функционально-утилитарного содержания пространственной среды при использовании широкого арсенала средств монументального и декоративного искусства, архитектуры, благоустройства и городского дизайна⁴.

Прототипом комплексного подхода к архитектурно-художественному оформлению городских ансамблей можно считать праздничное оформление городских пространств к первым годовщинам Октябрьской революции в Петрограде и других городах Советской России. (Рис.6). Монументально-декоративное оформление городских центров для празднеств и гуляний, военных парадов и шествий проводилось с использованием широкого арсенала художественно-декоративных средств, включая нетрадиционные для архитектуры, динамические и кинетические установки (предметные формы) в пространственной среде города. Постреволюционные 1920-ые годы характеризуются активным поиском художников и архитекторов в области взаимодействия различных видов искусства, новых нетрадиционных форм синтеза: архитектуры и слова, архитектуры и зрелищных искусств и т.д.⁵

Именно в это время начал зарождаться комплексный подход к организации предметно-пространственной среды города с использованием проектного инструментария дизайна, архитектуры, монументального и декоративного искусства. Интерес в контексте рассматриваемой проблемы для нас представляют проектные концепции цветовой организации Москвы⁶, использовавших для демонстрации идей цветовой окраски язык планировочных схем. (Рис. 7).

Вслед за схемами монументально-декоративного и художественного оформления появились проекты комплексного архитектурно-художественного оформления городов. Они отличались большой комплексностью и широтой охвата вопросов художественно-декоративного оформления, благоустройства и городского дизайна, а также более развернутым аппаратом предпроектных исследований, включающим, наряду с ретроспективным анализом и выявлением экспозиционного потенциала

Рис. 2.
Интенсивное
движение омнибусов
и трамваев
с пневматической
тягой на улице
Сен-Лазаря
в Париже (1903).
Вместе с архитектурой
зданий они активно
формируют
предметно-пространственную
среду города.



Рис. 3-4.
Решение в едином
художественно-стилевом
ключе модульные
входы в подземные
вестибюли Парижского
метро (Тектор Гимар, 1900-е)

города, архитектурно-ландшафтный анализ, исследования структуры объектов торгового и бытового обслуживания, основных транспортно-пешеходных связей города и др. В этих проектах задачи художественного и монументально-декоративного оформления рассматривались вместе с вопросами архитектуры, городского дизайна и благоустройства⁷.

Схема комплексного архитектурно-художественного оформления города представлялась в виде выделенной на его обобщенном генеральном плане иерархической системы взаимосвязанных архитектурно-планировочных элементов, подлежащих оформлению (узлов, связей, зон). Для них определялись принципы и номенклатура средств и элементов оформления. Полученная в итоге система (схема) была результирующей ряда аналитических схем, составленных в итоге развернутых предпроектных исследований. (Рис. 9-12). Так в проекте комплексного архитектурно-художественного оформления города Владимира (1981, М.Волков, Р.Коноплева, В.Шимко) предпроектные исследования проводились в трех основных направлениях: 1) анализ городского ландшафта, куда включался также и искусственный рельеф (валы, выемки, массивы застройки разной этажности); 2) выявление наиболее активно используемых территорий города (транспортно-пешеходные узлы и магистрали); 3) анализ размещения исторических и памятных мест. Особое внимание при этом уделялось специфике зрительного восприятия городской среды человеком [12]. Авторы проекта отмечали необходимость увязки монументально-декоративных работ с работами архитектурно-планировочными на всех этапах развития города. В своей статье «Градостроительная программа монументально-декоративного оформления города» они писали: «Комплексное монументально-декоративное



Рис. 5.
Модульные остановочные
павильоны для
городской железной
дороги в Вене
(Ото Вагнер, 1890-е)

оформление, предусматривающее создание мощных художественных акцентов на ключевых градостроительных направлениях и узлах, скопление средств специального оформления в деловых центрах, на рекреационных территориях и т.п., по сути дела, представляет собой самостоятельную сложную и ответственную градостроительную задачу» [12].

Градостроительный партер. Еще одной формой проявления комплексного градостроительного подхода к организации предметно-пространственной среды стал «градостроительный партер»⁸ – организация городского пространства и его предметного наполнения в уровне первых этажей застройки. (Рис. 8). Насыщая пространственную среду города, уличная мебель и оборудование, торговые витрины, вывески и реклама, суперграфика фасадов и уличных покрытий, скульптурные формы, панно и другие объекты монументально-декоративного искусства и городского дизайна сегодня все больше становились неотъемлемой составляющей предметно-пространственной среды города, определяя во многом условия ее комфортности, образно-художественного качества. Они оказывают существенное, порой решающее, влияние на общее впечатление от восприятия, на формирование образа не только отдельного и конкретного архитектурного ансамбля, но, в итоге, и города в целом. Градостроительный партер в определенной степени можно рассматривать как некую форму синтеза дизайна и градостроительства при организации пространственной структуры города и ее предметного наполнения.

Понятия «Дизайн города» и «индуктивная градостроительная модель»

Современная теория и методология дизайна выдвигает новые принципы и методы организации предметно-пространственной среды города, отвечая происходящим переменам в обществе и его научном и технологиче-

ском развитии. Одним из них является принцип эргоцентризма как доктрина формообразования в условиях постиндустриального общества, отражающий специфику его современного развития и логически продолжающий идеи антропоцентризма, к которым человечество периодически обращается в истории своего развития. [5, 9]. На его основе формулируется новый альтернативный подход к организации пространственной структуры города, базирующийся на общенаучном методе индукции («индуктивная градостроительная модель») и берущий свои истоки в контекстуализме (средовом подходе) вт. пол. XX века [5]. Идущий «от человека», с учетом его психофизиологических, социокультурных и художественно-эстетических особенностей и запросов, отражающий современные веяния постиндустриального общества, он может существенно дополнить традиционный градостроительный подход, основанный на общенаучном методе дедукции.

В современных условиях дизайн в городе кардинально расширяет свои объектные и предметные области, не ограничиваясь проектированием отдельных предметов и предметных гарнитуров (городской дизайн), средовых объектов и городских пространств (дизайн городской среды). Уместным здесь становится говорить о «дизайне города» как самостоятельном виде проектно-художественной деятельности – особым виде проектно-художественного синтеза предметного и графического дизайна, архитектуры, градостроительства, монументально-декоративного и ландшафтного искусства. Причем этот проектно-художественный синтез дизайна происходит на различных уровнях пространственной организации города и его предметного наполнения:

- скульптурные и предметные формы (отдельные элементы и предметные комплексы, включая системы визуальных коммуникаций, уличной мебели и оборудования, цветографические и суперграфические композиции и др. элементы, формирующие градостроительный партер);
- архитектурные фасады, отдельные архитектурные сооружения и комплексы;
- городские пространства и ансамбли (предметно-пространственная среда пешеходных зон, улиц, бульваров, набережных городских площадей и др. открытых пространств города);
- город или крупный градостроительный ансамбль (градостроительные структуры, генеральные планы и планировочные схемы).

6

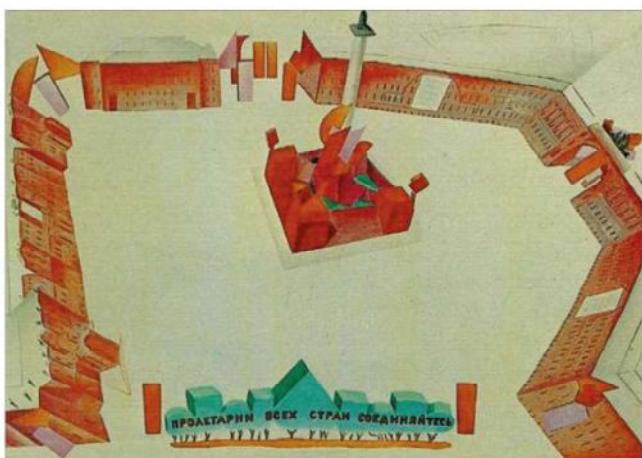
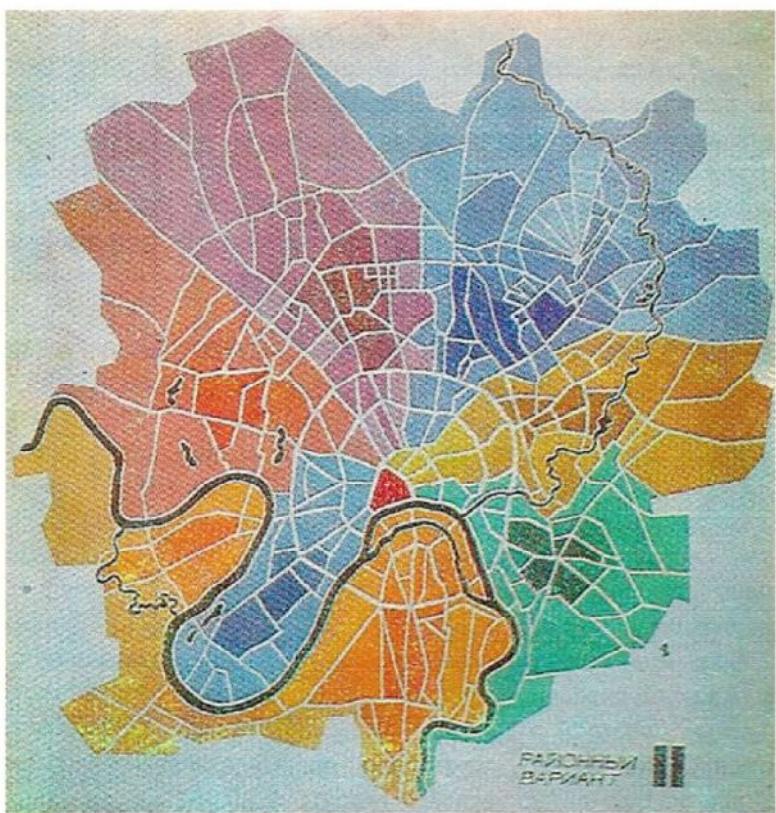


Рис. 6.
Пример комплексного художественного оформления городского ансамбля к первой годовщине Октябрьской революции. Площадь Урицкого (Дворцовая) в Петрограде. Является прототипом суперграфического подхода к оформлению фасадов, зрительно трансформирующему архитектурную композицию. Из воспоминания автора проекта Н.И.Альтмана: «Я поставил себе задачу изменить исторически создавшийся облик площади. ... Не гармонии со старым я искал, а контраст ему» (1918).

Рис. 7.
Проект плановой окраски Москвы по районам (трест «Малстрой», 1929). Реконструкция А.Ефимова 1970-х гг. В проекте колористического решения используется «язык планировочных схем»

Рис. 8.
Концептуальный проект благоустройства Ново-Ожского района г. Чебоксары (Михайлов С.М., Григорьев О.Д., Сафин З.З., 1983). В проекте решались три группы задач, связанных с ориентацией человека (функционально-утилитарный аспект), усиление выразительности (художественно-стилистический аспект) и повышение информативности (семантический аспект). В его основе лежал средовой подход к организации предметно-пространственной среды

7



8

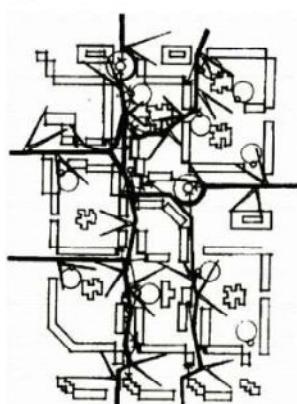


Схема ориентиров

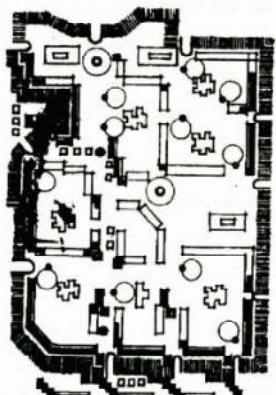
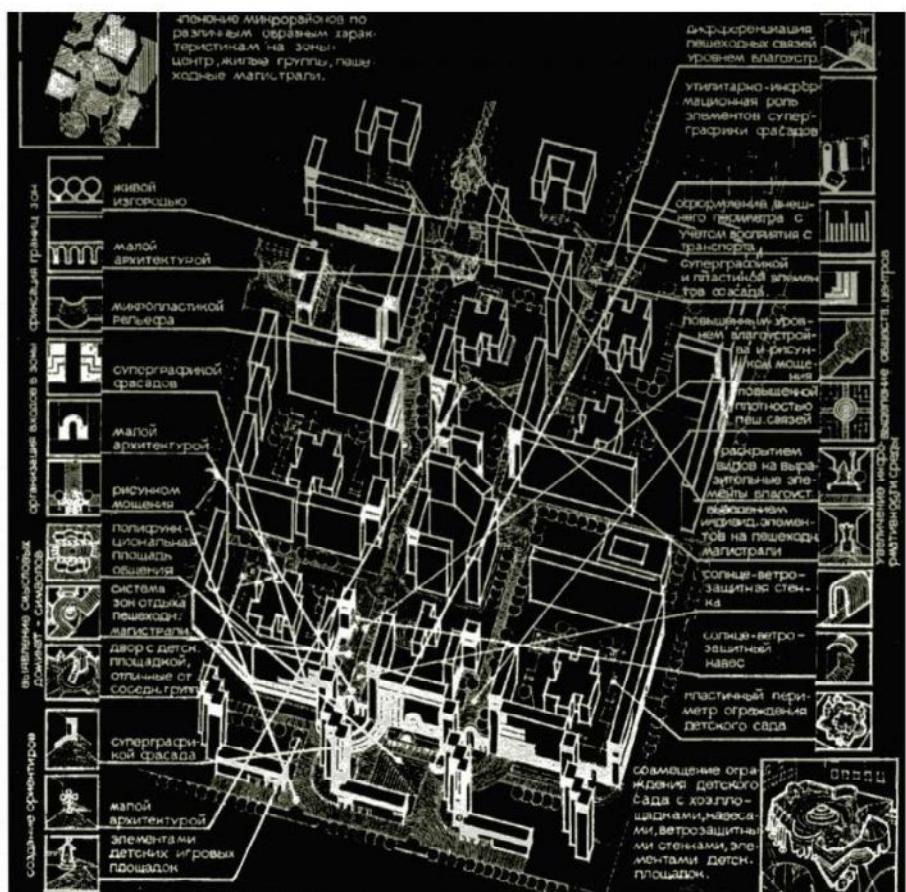
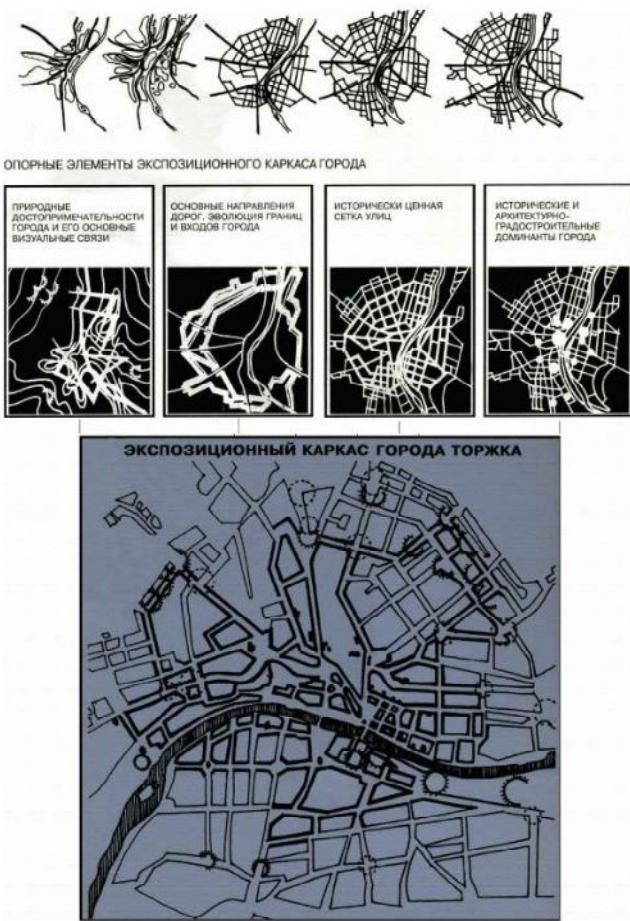


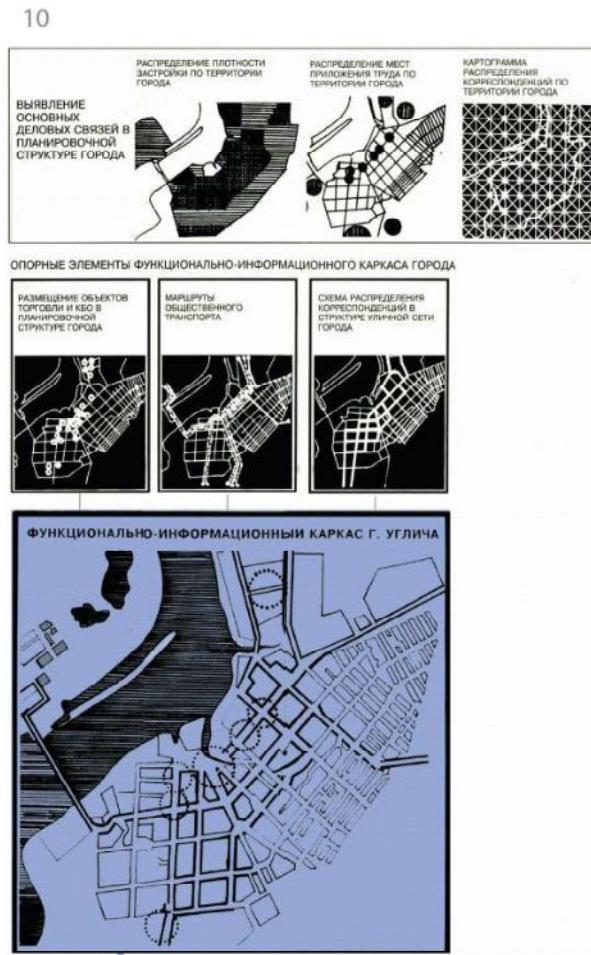
Схема границ и входов



9



10



11

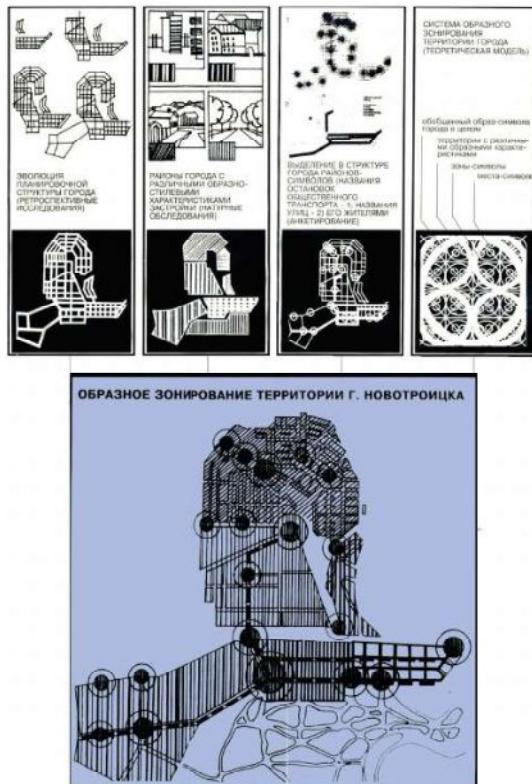
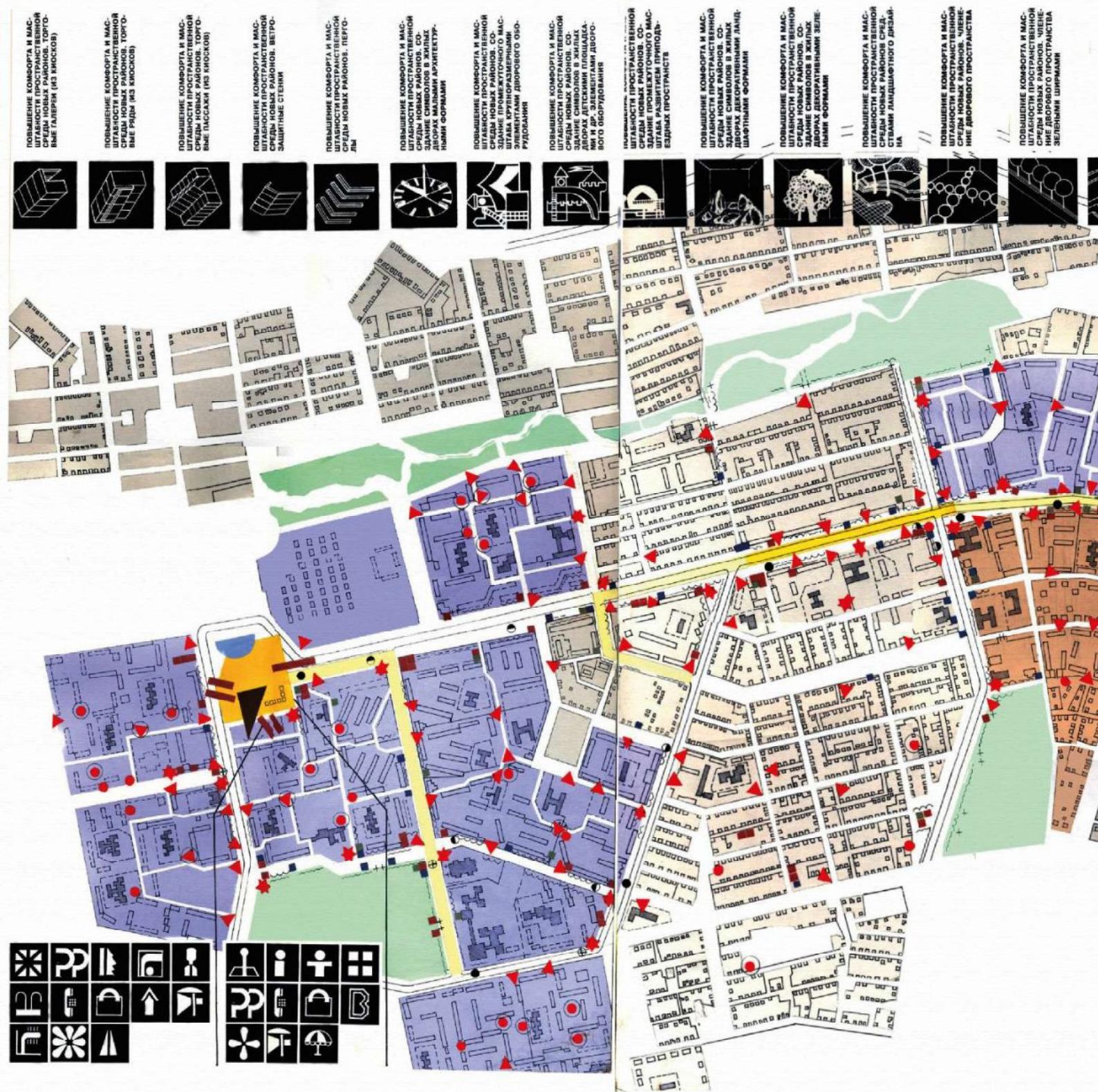


Рис. 9-12.
Проект комплексного архитектурно-художественного сформирования города Орска (рук. С.М.Михайлов, 1994).
Такие проекты представляют собой долгосрочные программы градостроительного характера и включают многоаспекстные предпроектные исследования с выявлением экспозиционного и функционально-информационного каркасов города, схемы образного зонирования его территории.

БИБЛИОГРАФИЯ

- 1) Lang, Jon. Urban Design: A Typology of Procedures and Products. – Oxford : Architectural Press, 2005. – 400 р
- 2) История трамвая // Википедия. URL: https://ru.wikipedia.org/wik/История_трамвая
- 3) Омнибус // Википедия. URL: <https://ru.wikipedia.org/wik/Омнибус>
- 4) Глазычев В.Л. О дизайне – М.: Искусство, 1970 – 191с.
- 5) Михайлов С.М. Дизайн современного города: комплексная организация предметно-пространственной среды (теоретико-методологическая концепция). Автореф. дисс. д-ра искусствовед. / С.М. Михайлов. – М.:ВНИИТЭ, 2011.
- 6) Белов М. И., Михайлов С. М., Михайлова А. С. и др. Дизайн пешеходных улиц: Дизайн пешеходной улицы: учебное пособие для вузов под ред. С. М. Михайлова. Казань: «Дизайн-квартал», 2015. – 188 с., ил.
- 7) Михайлов С.М., Михайлова А.С., Надыршин Н.М. Дизайн города: основные этапы исторического развития // Вестник ОГУ №1 (166), 2014.
- 10) Шайдковский О.А. Гармония взаимодействия (Архитектура и монументальное искусство). – М.: Стройиздат, 1988. – 280 с.; ил.
- 11) Ефимов А.В. Колористика города. – М.: Стройиздат, 1990. – 272 с.
- 12) Волков М., Коноплева Р., Шимко В. Градостроительная программа монументально-декоративного оформления города // Архитектура СССР, №10 1981.



12

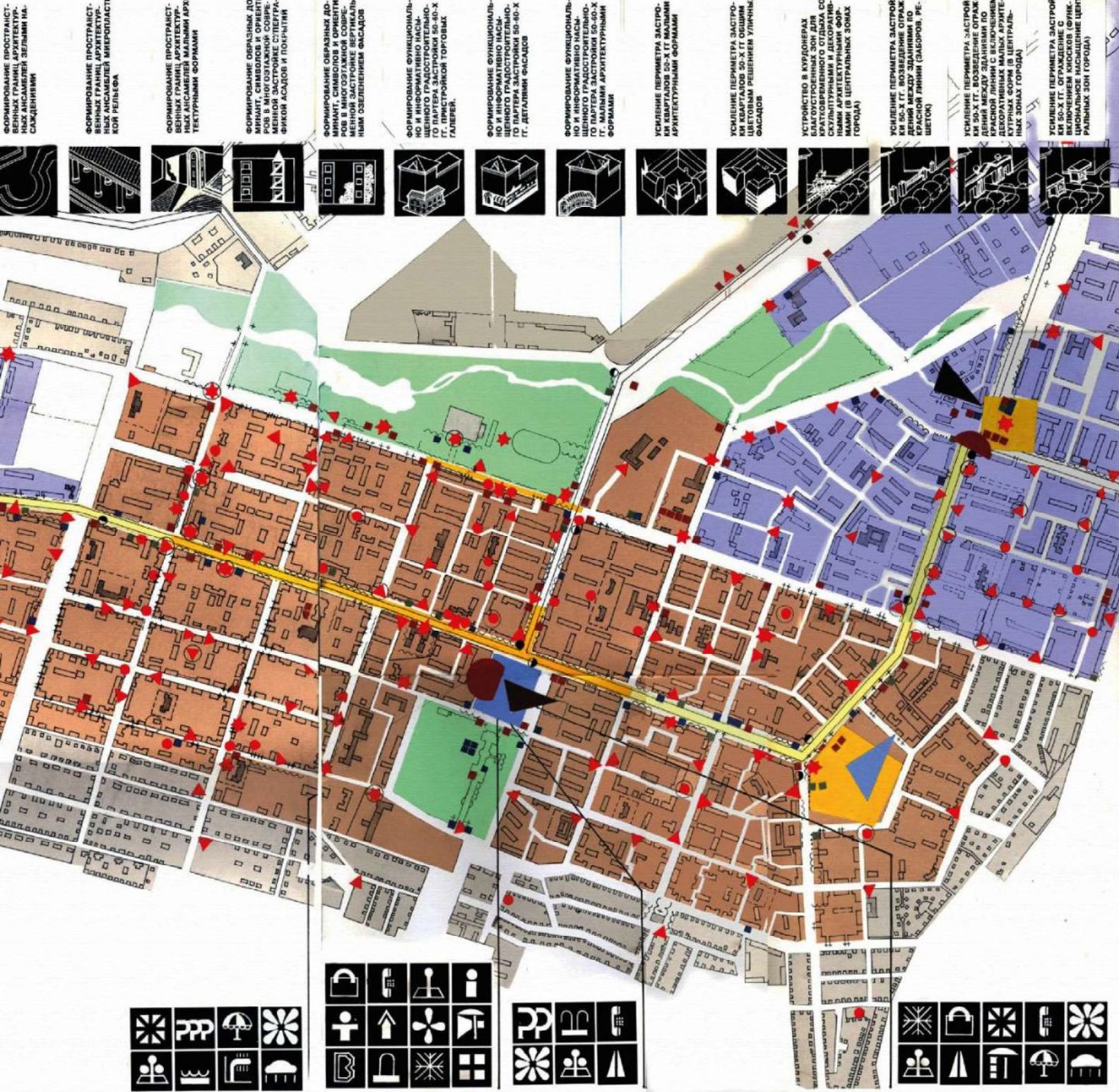
1 Из определения дизайна Томаса Мальдонадо, утвержденного VI Конгрессом ИКСИД (International Council of Societies of Industrial Design) в 1969 году: «Дизайн – это творческая деятельность, целью которой является определение формальных качеств промышленных изделий». При этом термин «дизайн» считался профессиональным сокращением термина «промышленный дизайн».

2 Слово «омнибус» впервые стали использовать в 1826 году во Франции (в городе Нанте). При этом сами многоместные пассажирские экипажи былипущены в Париже ещё в 1662 году при Людовике XIV [3]

3 Число городов с пешеходными улицами к 1985 году составило в ФРГ – 450, СССР – 110, Англии – 70, Франции – 50, СССР – 35 [6].

4 Определенную известность получили «Генеральная схема художественного оформления и монументальной пропаганды Ленинграда», «Комплексный план политического и архитектурно-художественного оформления Львова» (Худсовет СХ УССР), «Схема монументально-декоративного оформления города Набережных Челнов» (ЧИИЭП жилища), «Схема монументально-декоративного оформления Торжка» (отдел гла.архитектора Торжка) и др. Этим работам, как правило, предшествовали предпроектные исследования, включая анализ существующей ситуации; ретроспективные исследования, прогнозирование перспектив развития города [9].

5 Сюда в первую очередь следует отнести работу художников, архитекторов, режиссеров-сценаристов по оформлению городской среды к празднованию первых



годовщин Октябрьской революции в Петрограде и др. городах России. «Улицы – наши кисти, площади – наши палитры», – этот известный лозунг В. Маяковского имел в виду не только широко развернувшееся художественное оформление городов, но и вообще широкий фронт вторжения искусства тех лет в повседневность. В первую годовщину революции только декоративным убранством занималось более 170 художников различных творческих направлений [10].

6 Это «Проект окраски зданий в масштабе всего города» (группы АСНОВА, 1924) и «Проект плановой окраски Москвы» Л. Антокольского (1929). В них выявлялись архитектурно-планировочная структура города, его перспективное развитие, особенности ориентации и восприятия человеком [11].

7 Выработанные в итоге рекомендации в равной степени относились к последующим работам, как художников-монументалистов, так и дизайнеров и архитекторов. При организации оформления городской среды проектировщики решали целый комплекс проблем, связанных с улучшением ориентации человека (функционально-утилитарный аспект), усилением выразительности пространственной среды (художественно-эстетический аспект), повышением ее функциональности (семантический аспект).

8 Термин «градостроительный партер» активно использовался в 1980-е гг. среди приверженцев «средового подхода». В. Глазьев в своей книге «Урбанистика» (2008) для обозначения городского пространства на уровне первых этажей застройки, использует понятие «городской партер», образно называя его «царством городского дизайна» [8].