

УДК 711.03 (477.74)

ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ИЗМЕНЕНИЯ ПОНЯТИЯ «НЕУДОБНЫХ» ТЕРРИТОРИЙ Г. ОДЕССЫ

Н. В. ПИЛЮКОВА

В. В. ЕФИМЧУК

Необходимость градостроительного освоения «неудобных» территорий, находящихся как в границах города, так и вне их, диктуется потребностью городского хозяйства в площадях для различных функциональных зон города, которая удовлетворяется главным образом путем высвобождения для строительства плодородных пахотных земель.

Город Одесса расположен на относительно ровном плато, которое возвышается над уровнем моря на 40 метров, почти отвесно обрывающееся к морю, к Хаджибеевскому и Куяльницкому лиманам, пересечено сетью оврагов и балок.

Одесса основана на месте древнего поселения, такого как:

- а) греческая колония Исиаковская гавань (II в. до Р.Х.), которая была разрушена в III-IV вв.;
- б) XIV в. — татарское селение Кукубей или Качибей;
- в) XV в. — селение находилось под покровительством Литвы;
- г) XVI в. — Качибеевский маяк татар;
- д) XVII в. — в Хаджибеевой гавани турки держали флот, а селение носило торговый характер;
- е) 1764 г. — построена крепость Ени-Дуня, усиленная форпостами 1772 года;
- ж) во время войны крепость взята отрядом генерала Гудовича в 1789 г., и отошла России в 1791 г. по Ясскому мирному договору.

На месте разрушенных укреплений была воздвигнута русская крепость в 1793 г., а год спустя по указу Екатерины II основана Хаджибеевская военная гавань, переименованная в Одессу.

До начала XVIII века обрывы, балки и овраги обеспечивали естественные заслоны и препятствия при ведении боевых действий, обеспечивали безопасность поселений. Эти земли, не входили в структуру города не застраивались, и считались тем удобнее, чем неприступнее были. Их природные свойства способствовали защите поселений, поэтому являлись «исторически удобными».

По указу 1817 г. Одесса стала порто-франко. Торговое значение г. Одессы увеличилось во много раз и окончательно окрепло. Началось бурное освоение «удобных» земель.

Конец XVIII в. начало XIX в.

Данный период характеризуется зарождением промышленности, активизации торговли. На месте поселений появляются города, которые занимают удобные площади в условиях неограниченных свободных пространств. Прибрежные склоны включаются в городскую структуру, но не осваиваются, затрудняя связь города с морем. В период возникновения Одессы море подходило к самому обрыву и лишь потом его «оттеснила» новая Приморская улица и портовые сооружения.

Спускались к морю так, как писал А. С. Пушкин в «Путешествии Онегина»:

*...С крутого берега сбегая,
Уж к морю отправляюсь я.*

Позже появились деревянные лестницы, а в 1841 году — гигантская (Потемкинская) лестница, которая была скорее частью архитектурного ансамбля, нежели использовалась по прямому назначению. В 1900 — 1902 гг. был построен городской фуникулер по проекту Н. К. Пятницкого.

Конец XIX — начало XX вв.

Рост города в условиях развивающегося промышленного производства, пароходства, железнодорожного транспорта. Город Одесса становится значительным транспортным узлом, перевалочным пунктом, где стыкуются морской транспорт с железнодорожным. Расширяется культурно-просветительская сеть, улучшаются бытовые городские условия, происходит бурный приток населения в причерноморские города за счет крестьянства. В этот период бурного строительства активизируются оползни, эрозионные и абразионные процессы.

Оползнями занимался еще в 1813 году Жюст Валентинович Гаюи (1793 — 1843 гг.). На протяжении 15-ти лет он занимался этой работой где впервые скрупулезно описал многочисленные оползни, свидетелем которых он являлся. В 1828 году Ж.В. Гаюи представил доклад о природе одесских оползней в Российскую Академию наук. По его мнению, причиной оползней является вынос подземными водами мелких частиц из глин, подстилающих известняки (суффозия), дальнейшее образование пустот и просадка вышележащих пустот. Большефонтанский маяк, построенный под руководством Гаюи и прослуживший мореплавателям надежно в течение многих лет, погиб... из-за оползней.

В 1879 году расстояние от маяка до бровки плато сократилось по сравнению с первоначальным на 106,5 метра.

Середина XX века.

Город Одесса — важный экономический, торговый, транспортный, культурно-административный, туристический, курортно-оздоровительный центр. Город разросся, активно используя сельскохозяйственные территории.

С 1957 по 1967 гг. под застройку использовано 450 га сельскохозяйственных земель. В связи с этим проектировщики исходили из максимальных удобств, а «неудобные» территории считали «непригодными» для освоения. Эти «неудобные» территории обходились стороной и пустовали.

Конец XX века.

Возникновение новых жилых районов происходило на территориях, не требующих дополнительных мероприятий по подготовке к строительству, не требующих больших капиталовложений. Как правило — это свободные пригородные земли.

Развитие портово-промышленного комплекса вначале происходило на территории Одессы. Затем потребовалось создание в 50-х годах нового Ильичевского порта с городом-спутником Одессы. В дальнейшем, в конце 80-х годов, возникла необходимость строительства третьего порта и припортового промышленного комплекса с городом Южный. Таким образом сформировалась Одесская приморская структура со всеми присущими ей выгодами, но и с социальными и экологическими проблемами. В современных условиях селитебная зона г. Одессы уже теряет преимущества приморского расположения, а именно пространственные связи с побережьем. Планировочная связь города с морем оказалась теперь ограниченной из-за интенсивного развития на морском побережье многопрофильной градообразующей базы.

«Неудобные» территории становятся удобными на региональном уровне. Особенно актуальной является проблема освоения этих территорий в г. Одессе, где они составляют 50 — 70% площади, а расширение внешних границ города ограничено с одной стороны морем, с другой ценнейшими сельскохозяйственными угодьями.

Таким образом, одной из главных планировочных проблем, на современном этапе развития города Одессы, является формирование новых элементов планировочной структуры, обеспечивающих связь города с морем.

Наше время.

Ограниченность территориальных ресурсов города Одессы и необходимость развития градостроительных структур за счет реконструкции и интенсификации использова-

И АРХИТЕКТУРНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

ния территорий в пределах городской черты, привело к пересмотру отношения к «неудобным» территориям в городской черте, доказывают необходимость градостроительного освоения этих территорий. «Неудобные» территории становятся «градостроительно пригодными».

ЛИТЕРАТУРА

1. Большая Энциклопедия С. И. Ювакова т. XIV — С. 327 — 329.
 2. Найфельд Л.Р. и Тарасов Н. В. Освоение неудобных земель под городскую застройку — М.: Стройиздат, 1988. — 224 с.
 3. Кузьмин А.С. Пляжи Одессы. Фотоотчерк — Одесса: Маяк, 1983 г.
-