Innovative: International Multi-disciplinary Journal of Applied Technology (ISSN 2995-486X)

INTERNATIONAL SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE
on the theme" Architecture is the Abode of Time "which will be held at
Samarkand State Architecture and Construction University

HARMONY OF ARCHITECTURAL ENVIRONMENTS OF CULTURAL HERITAGE WITH OLD AND NEW FUNCTION

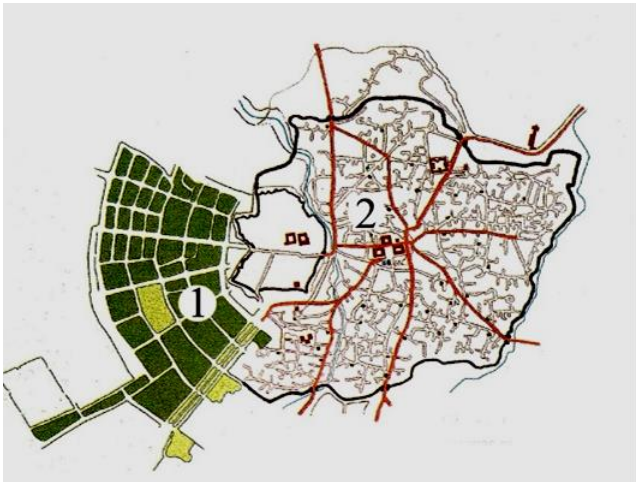
Doc. of Phil.Architecture. Associate Professor, Samarkand State University of Architecture and Construction
Sh. M. Abduraimov

Abstract. In this article, the Plan of Central Asian cities of the late XIX century, located behind the arc–shaped walls of medieval feudal cities, cities represent a single appearance of a part of the Russian city of a radial –ring type, the planning structure of such cities was formed first in French urban planning using the example of Versailles, and then was returned using the example of St. Petersburg, Washington and a number of other cities "three-ray" it was studied and analyzed that the composition has the form, as a result of which two urban parts with a separate compositional core were formed.

Keywords. Urban planning, Russian Empire, radial ring, "Old Town" and "New Town", Russian part, European style, Soviet era.

Kirish. Umumshaharsozlik fani ichida eski shaharlar taraqqiyoti muammosi qadimdan mavjud bo'lib kelgan. Ammo O'rta Osiyoda jumladan, O'zbekistonda bu muammo XIX - asrning ikkinchi yarmida mintaqaning Rossiyasiya imperiyasi tomonidan mustamlaka qilganidan keyin kelib chiqdi desak, mubolag'a bo'lmaydi. Siyosiy, iqtisodiy shu jumladan, mafkuraviy niyatdan tamoman o'zga maqsad va dunyoqarashga ega bo'lgan xalqning kelib joylashuvi, shaharlarning aloxida hududlarida barqarorlashuvni taqozo etdi. Buning natijasida "eski shahar" va "yangi shahar" tushunchalari kelib chiqdi.

Asosiy qism. XIX – asr oxirida shaharlarning rejasi o'rta asrlarda shakllangan feodal shaharlarining ark devorlari tashqarisida joylashgan radial – halqa tarzidagi rus shahri qismining birgalikdagi ko'rinishidan iborat edi. Bulardan birinchisining kelib chiqishi karvon yo'llari bilan bog'liq bo'lsa, ikkinchisi strategik maqsad asosida shakllangan. XIX – asr oxirida O'rta Osiyo Rossiyasiya imperiyasi tasarrufiga o'tgandan so'ng ko'pchilik shaharlar shunday ikki qismga ajraladi. Bunga misol tariqasida Toshkent, Samarqand, Andijon, Farg'ona va Namangan shaharlari aynan radial-halqali tarhga ega ekanligini aytishimiz mumkin.*(1- rasm)*



1-rasm. Samarqand shahrining XIX-asr oxiridagi Radial – halqali rejaviy yechimi

Radial – halqali shahar degan termin keyinroq paydo bo‘lib, Moskva shaharsozligiga qilingan muqoyasadan kelib chiqqan. Aslida O’rta Osiyoda tub shaharlar qoshida vujudga kelgan Yevropacha yangi shaharlarning ko‘rinishi boshqacharoq bo’lgan. Ular dastavval Fransiya shaharsozligida Versal misolida ko‘rinib, so‘ngra Sankt-Peterburg, Vashington va qator boshqa shaharlar misolida qaytarilgan “uch nurli” kompozision ko‘rinishga ega bo‘lgan shakldan tashkil topgan.*(2-rasm)* Bunda markaziy negizni tashkil etuvchi hukmdor saroyidan kengayib boruvchi nur tariqasidagi uch asosiy ko‘cha tarqaladi. So‘ngra ularni ko‘ndalang tarzda joylashgan ko‘chalar bo‘laklarga bo‘lib kvartallar tashkil topadi [1].

O‘z – o‘zidan ko‘rinib turibdiki, aloxida kompozision yadroga ega bo‘lgan ikki shahar bo’lagi yuzaga kelgan. Bu ikki mafkuraning namoyon bo‘lishi edi. Shuning uchun ular xech qachon yaxlit yechimga kelolmas edi [2].

Rossiyasi imperiyasi hukumati istilo etilgan shaharlarda yangi yevropacha shahar qurish rejalari va loyihalarini ishlab chiqib, ularni o’z armiyalari va mahalliy xalq kuchi yordamida amalga oshirishga kirishadilar. Masalan, Samarqandda buning uchun eng qulay shaharsozlik rejasi tarzida tarixiy shahardagi mavjud ark-qal’adan boshlab unga nisbatan radial-doira shaklida joylashadigan yangi shahar qurilishi amalga oshiriladi.

Yangi shaharning ko‘pgina qismini albatta turar-joy binolari egallagan edi. Uylar oddiy va bir-biriga o‘xshash qurilar edi. Bu davr turar-joylarini yuksak me’morchilik namunalari deb ayta olmaymiz. Turar joylar asosan bir qavatli bo‘lib, xom g’ishtdan qurilgan, oddiy karniz va pilyastralar bilan bezatilgan. Devorlar qalinligi 70-100 sm. atrofida bo‘lib, issiq va sovuqdan yaxshi himoyalanar edi. Issiq iqlimga moslab, uylar baland, ayvonli va yaxshi shamollatiladigan qilib qurilgan.

2-rasm. Sankt-Peterburg shahrining qaytarilgan «uch nurli» kompozision ko’rinishi

XX asr boshiga kelib turarjoy binolarini ko‘cha tomondan pishiq g’isht bilan pardoz berish, pilyastr, karniz va arxivoltli ravoq shaklidagi derazalar qo‘yish udumga aylandi. Bunday uylar mustahkam va monumental ko‘rinishga ega edi. Shu vaqtning o’zida pishiq g’ishtdan ko‘tarilgan turar-joy binolari ham paydo bo‘la boshladi. Ko‘chadan kirish zinopoyasi ustiga o‘rnatilgan metal naqshinkorli yengil ayvonchalar binoning bezagi sifatida xizmat qilar edi. Ko‘chalar kesishmasida joylashgan turarjoylar alohida bo‘rttirilib, qarama-qarshi joylashgan uy bilan o‘ziga xos uyg’unlashgan kompozisiyani tashkil qilar edi.

Sotsialistik jamiyat davriga kelib, shaharlar orasidagi qal’a devorlarining axamiyati yo‘qoladi. 1960 yildan boshlab, industrial qurilish maydonlari paydo bo‘lib, yangi turar joy rayonlari yuzaga keldi. Shaharsozlikdagi asosiy dastur funksionalizm aqidalaridan tashkil topdi. Shahar majburiy tarzda funksional bo‘laklarga bo‘linishi talab etildi. Bu talablar qator qurilish norma va qoidalari tarzida shakllantirildi. Ularni nazorat etuvchi qator qonun va tashkilotlar yuzaga keldi. Ma’muriy buyruqbozlik g’oyasidan kelib chiqqan davlat tuzumiga mos tushgan qurilishni boshqarish yo‘sini yuzaga keldi. Buning tazyiqi ayniqsa tarixiy shaharlarda yaqqol ko‘rindi. Chunki 1960 yillar boshida tipovoy loyihalarsiz har qanday qurilish ta‘qiqlanishi natijasida, Samarqand Registoni yaqinidagi maktab va o‘rta qavatli turarjoy binolari vujudga keldi. Keyinchalik yodgorliklarning “qo‘riqlov zonasi”, “muntazamlash zonasi” kabi palapartish funsional g’oya tushunchalari kelib chiqib tarixiy obidalar atrofi sayxonlikka aylandi. Samarqandda Registon, Shaxrisabz chorsusi, Buxorodagi Toqi zargarondan, Toqi telpak furushongacha bo‘lgan hudud shunday ko‘rinishga ega. Ularning oralariga tipovoy bolalar bog’chalari va maktablarni joylashtirishga intilish yuzaga keladi. Buyruqbozlik va dabdababozlik esa dohiylar obrazini barqarorlashtirish g’oyasini avj oldirdi. Dohiylarga haykal qo‘yish harakati afsuski, Samarqandda ham keng taraqqiy topgan edi[3].

Sho‘rolar davrida bino va inshootlarni bir o‘qda joylashtirish tamoyili rivojlandi. Buni poytaxt Toshkent shahrida kuzatish mumkin. Toshkent shahridagi Alisher Navoiy teatri va Toshkent mehmonxonasi bir-biriga qarama – qarshi tarzda yagona kompozision o‘qda joylashgan. Teatr oldidagi maydonning o‘rtasida katta favvora joylashtirilgan bo‘lib, ansamblni yanada to‘ldirib, maydonga mikroiqlim yaratadi. Maydonni o‘rab olgan daraxtlar ham soya – salqinlik bag’ishlaydi. Binolar uslubi, shakllari va ranglari bilan bir-biriga mos tushgan. Mehmonxona binosi teatr binosiga nisbatan baland bo‘lsa ham o‘rtadagi maydon, ko‘cha va daraxtlar buni neytrallashtirgan.

Poytaxtda Beshyog’och maydonida yana bir o‘ziga xos ansambl shakllangan. Bu yerda ikkita jamoat binosi ko‘chaning ikki tomonida bir-biriga qaratilgan. Binolar fasadlari ustunlar bilan ishlangan bo‘lib, T – shakldagi chorrahani bezab turibdi. Bu usul o‘rta asrlarda shakllangan ansamblsozlikning “qo‘sh” usuliga o‘xshab ketadi.

Me’moriy ansambllarning hozirgi kundagi muammolari bu shaharlar maydonining kengayishi, qurilish hajmlarining oshib ketishi, me’moriy yechimlarning standartlashuvi, shahar rejaviy strukturasining o‘zgarishi va odamlar hayot tarzining o‘zgarishi va ko‘rish tezligining oshganligi bilan belgilanadi.

Ansamblsozlik tamoyili asosida mafkuraviy va obrazli-badiiy vazifalar ham yechiladi. Shaharlar muntazam o‘zgaradigan obyekt bo‘lganligi uchun uning ansambllarini shakllantirishda har bir davrda muammo paydo bo‘ladi. Shahar tizimida ansambllar birlashtiruvchi rolni o‘ynaydi. Tabiiyki, bu muammoni yechishda nafaqat obyekt doirasidagi izlanishlar, balki me’morchilik nazariyasining boshqa obyektlarning (jamoat binolari, uslublar, kompozisiya, an’analarning ta’siri, rang, faktura, naqsh va boshqalar) hamda shaharlar rivojlanishining o‘ziga xos xususiyatlari (struktura, zonalashtirish, transport yechimi, xizmat ko‘rsatish infrastrukturasi, turarjoy va sanoat komplekslari va shahar markazlarining shakllanishining o‘ziga xosligi) kabi muammolarni ham kompleks ravishda o‘rganish zarur [4].

XX asrning o‘rtalariga kelib dunyo shaharlari aholisi 10 mln va undan ortiqga o‘sadi. Bu vaqtga kelib asr boshida 3 mln aholisi bo‘lgan London 8,7 mln ga, 1,4 mln aholisi bo‘lgan Tokio 9,67 mln ga oshadi. Asr boshida 250 000 kishiga ega bo‘lgan Toshkent aholisi ham bu vaqtga kelib 1 mln dan oshib ketgan edi. Aholi sonining ortishi natijasida shaharlar hududi kengaya boradi. Shu tariqa shaharlarda uy va ishxona orasidagi masofa o‘sib, ko‘cha tirbandligi osha boradi. Shahar-bog’lar, yo‘ldosh shaharlarning paydo bo‘lishi ham asosiy shaharning kengayishini to‘xtata olmadi. Jamoat va shaxsiy transportlar sonining oshishi natijasida radial-halqasimon rejalangan shaharlardagi markazga qarab intiladigan ko‘chalar ushbu transportlar oqimini ko’tara olmay qoldi. 1 mln gacha aholisi bo‘lgan radial-halqasimon rejalangan shaharlar sxemasi 10 mln lik shaharlar uchun o’zini oqlamay qoldi [5].

XX asrning 1-yarmida Toshkent shahrining diametri 10 km dan 25 km ga oshadi. Shu tariqa o‘rtacha ishga borib kelish vaqti ham me’yordan oshib ketadi.

Toshkent shahrining birinchi qayta qurish loyihasi 1929-1933 yillarda A.Silchenkov tomonidan ishlab chiqiladi. U bu loyihani ishlab chiqishda Le Korbyuzyening Parij shahri uchun 1922 yilda loyihalagan 3 mln kishiga mo‘ljallangan ishiga tayanadi. Bu ikki loyihaning eng katta salbiy jihatlaridan biri asrlar davomida shakllanib kelgan qadimiy shahar qismini to‘liq buzib tashlanishi edi. Silchenkov loyihasida markazda 4-5 qavatli turar joylar kompleksi, Le Korbyuzye loyihasida osmono’par binolar qurilishi rejalashtirilgan. Loyihalar rejasi diagonal ko‘chalarga asoslangan. Ushbu ikki shaharning o‘xshashligi quyidagilarda ko’rinadi:

1 – ishlab chiqarish zonasi va qishloq xo’jaligi zonalarining dunyo tomonlari bo‘ylab joylashtirilganligi;

2 – shahar markazining “P”-simon (Le Korbyuzye) va taqasimon (Silchenkov) tarzda shakllantirilganligi;

3 – rombsimon-diagonal magistrallarning ishlab chiqarish va qishloq xo‘jaligi hududini bir-biri bilan shahar markazini kesib o‘tmagan holda qulay bog’lashi [6]. Ushbu ikki loyiha ham amalga oshmagan.

Toshkent shahrida 1966 yildagi kuchli zilziladan so‘ng sobiq sovet davri shaharlari uchun transportlar klassifikasiyasi ishlab chiqiladi. Unda yer usti va yer osti temir yo‘llari, tez yurar va uzluksiz qatnov magistrallari nazarda tutilgan edi. Unda shahar markaziga yaqinroq hududlarda yer osti metrolarining shakllantirilishi, shahar ichki yo‘llarining uzluksiz qatnov magistrali (70 km/soat) sifatida, shaharni o‘rab turuvchi tashqi halqa yo‘llarini esa tez yurar magistrallari (100 km/soat) sifatida foydalanish nazarda tutilgan edi. 1977 yilda Toshkent shahri uchun 3 ta diametr yo‘nalishda metropoliten loyihalanadi. Keyinchalik shaharni Sergeli tumani bilan bog’lovchi “Sergeli” yer usti yo’nalishi ham loyihalanadi. Hozirda ushbu yo’nalishda qurilish ishlari jadal olib borilmoqda.

1943-1954 yillarda Toshkentda eski va yangi shaharlarni bog’lab turuvchi Alisher Navoiy ko’chasini qayta qurish rejasi arxitektorlar M.Bulatov va V.Smirnovlar tomonidan amalga oshiriladi. Ko’chaning eni 66 metr, uzunligi esa 3 km ni tashkil etadi. Ushbu ko’cha shaharni sharq-g’arb yo’nalishida tik kesib o’tgan. Ko’cha bo’ylab 3-qavatli turar joylar quriladi.

Bizning fikrimizcha, radial-halqasimon strukturaga asoslangan shahar markazida bunday keng yo‘lning barpo etilishi hozirgi vaqtga kelib transportga bog’liq muammolarni keltirib chiqarmoqda. Shaharning bir chetidan qarama-qarshi tomonga harakatlanish uchun transportlar asosan eng qisqa yo‘l hisoblangan shahar markazidagi yo‘ldan foydalanishadi. Bu holat ushbu hududda tirbandliklarning kelib chiqishiga sabab bo‘lmoqda. 1933-1937 yillarda N.Semyonova tomonidan amalga oshirilgan Toshkentning ikkinchi qayta qurish loyihasida shahar markazidagi Alisher Navoiy ko’chasi ikki km uzunlikdagi xiyobon tariqasida loyihalangan edi [7]. Lekin ushbu loyiha ham amalga oshirilmagan.

XX asr boshida shaharlarda o‘tkazilgan temir yo‘l sanoat va ishlab chiqarish hududlarining paydo bo‘lishiga olib keldi. Ushbu hududlar asosan temir yo‘llar bo‘ylab shakllangan edi.

XX asrning 2-yarmida shaharlarda ko‘p qavatli dominant binolar va ansambllar shakllana boshlaydi. Toshkentning eski shahar qismida Alisher Navoiy ko‘chasini g’arb tomondan yakunlab beruvchi 23-qavatli Chorsu mehmonxonasi (1983 y.) quriladi. Ushbu ko’chaga parallel ravishda o’tgan O’zbekiston ko‘chasini esa yakunlab beruvchi 20-qavatli mehmonxona binosi ham loyihalangan edi. Lekin bu bino qurilmagan. Mustaqillik yillarida uning o‘rnida “Halqaro bank” lar assosiasiyasi binosi qurilgan.

Bu vaqtlarda ko’p qavatli binolarni asosiy ko’chalar bo’ylab kompleks tarzda uyg’unlashtirib joylashtirish misollarini Toshkent shahrida ko‘plab uchratish mumkin. Masalan, O‘zbekiston ko‘chasi bo‘ylab joylashgan 1970-1987 yillar oralig’ida qurilgan 5 ta 16 qavatli ma’muriy binolar; Beruniy ko‘chasida 1971-1975 yillarda qurilgan 5 ta 9 qavatli turar-joy binolari; 1980-1984 yillarga mansub yarim aylana shaklda rejalangan Hamid Olimjon maydoni va boshqalarni aytib o‘tish mumkin. Shuningdek, bu davrda Toshkentda Mustaqillik va Halqlar do‘stligi maydonlari ham shakllanadi.

Xulosa. Shuni aytish mumkinki, o‘rganilayotgan davrda eski va yangi shahar hududlarida ham keng ko‘lamli qurilish ishlari olib boriladi. Shaharlarda ko‘chalar bo’ylab dominant binolar majmualari qad rostlaydi. Ma‘muriy va madaniy maydonlar shakllanadi. Aholi soni oshib boradi va shaharlar hududiy jihatdan kengayadi. XIX asrning 2-yarmida rivojlanishiga unchalik ham e‘tibor berilmagan tarixiy hududlar sekin-astalik bilan taraqqiy eta boradi.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Дмитриев В.М. Композиционные особенности Бухарской архитектуры. Материалы по истории и теории архитектуры Узбекистана. – М.: 1950. С. 44.
2. Ташкент (энциклопедия). – Т.: Гл. ред. Уз. Сов. Энц., 1983. – С. 194.
3. Ахмедов М.Қ. Ўзбекистон ўрта асрлар меъморчилигида меъморий ансамбллар шаклланишининг тарихий – назарий асослари. Меъморчилик фанлари докторининг диссертацияси - Т.: ТАҚИ, 1996. – Б. 17-205.
4. Ахмедов М.Қ. Ўзбекистон тарихий шаҳарларининг узвий ривожланиши ҳақида. Ўзбекистон архитектураси ва қурилиши. – Т, 2007. - № 1. – Б. 8.
5. Аскаров Ш.Д. Генезис архитектуры Узбекистана. -Т.: 2014. – С. 133.
6. Аскаров Ш.Д. Генезис архитектуры Узбекистана. -Т.: 2014. – С. 96.
7. Аскаров Ш.Д. Генезис архитектуры Узбекистана. -Т.: 2014. - С. 116.