

## **АРХИТЕКТУРНЫЕ РЕШЕНИЯ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ**

**Собиров Азамат Садуллаевич**

**Доцент кафедры архитектуры Ургенчского государственного университета имени  
Абу Райхона Беруни**

**Аннотация.** В статье рассматриваются архитектурно-градостроительные закономерности формирования зданий и комплексов, возникавших на пересечении исторических торговых путей Центральной Азии, в частности трасс Великого шёлкового пути. Анализируются типологические особенности караван-сараев, рабатов и крытых торговых сооружений (тим, тока, чорсу), а также принципы организации городской среды в узловых точках пересечения магистралей. На основе историко-архитектурного анализа памятников Бухары, Самарканда и Хивы выявлены основные приёмы объёмно-пространственной и планировочной организации сооружений, обеспечивавшие функциональное единство торговли, логистики, ремесла и общественной жизни. Обосновывается актуальность применения историко-градостроительного опыта при проектировании современных транспортно-пересадочных и торгово-общественных узлов.

**Ключевые слова:** архитектура, торговые пути, Великий шёлковый путь, караван-сарай, чорсу, тим, тока, градостроительство, Центральная Азия, узловые точки.

**Введение.** Формирование архитектурной среды в местах пересечения торговых путей представляет собой одну из наиболее устойчивых и показательных традиций градостроительной культуры Востока. На протяжении столетий именно узловые точки пересечения караванных дорог становились центрами кристаллизации городской структуры — в них концентрировались торговые, ремесленные, культовые и общественные функции, формировался особый тип архитектурного ансамбля, синтезирующий утилитарные и художественные задачи.

Актуальность исследования обусловлена возрождением интереса к историческому опыту формирования узловых общественно-торговых пространств в связи с реализацией современных международных транспортных и логистических коридоров, в том числе в рамках концепции возрождения Великого шёлкового пути<sup>1</sup>, а также с активизацией строительства крупных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и торгово-общественных комплексов, планировочная логика которых во многом восходит к историческим прототипам.

Целью данной статьи является выявление архитектурно-планировочных закономерностей формирования сооружений и комплексов на пересечении торговых путей Центральной Азии и определение возможностей их адаптации к задачам современного градостроительного проектирования.

Для достижения поставленной цели решались следующие задачи: систематизация типологии исторических сооружений, возникавших в узлах пересечения торговых магистралей; анализ объёмно-пространственных и планировочных приёмов их организации; выявление градостроительной роли данных объектов в структуре средневекового города; определение принципов преемственности исторического опыта в современной архитектурной практике.

**Материалы и методы исследования.** Источниковой базой исследования послужили натурные обследования памятников архитектуры Бухары, Самарканда и Хивы, картографические и архивные материалы, а также труды отечественных и зарубежных исследователей архитектуры Центральной

---

<sup>1</sup> Абрамзон Т. Е. Великий шёлковый путь: историко-культурное наследие и современность. — Ташкент: Фан, 2019. — С. 14–19.

Азии<sup>2</sup>. Методологическую основу составили историко-архитектурный, сравнительно-типологический и натурно-обследовательский методы анализа, а также метод графоаналитической реконструкции планировочной структуры узловых комплексов.

Вопросы формирования архитектуры торговых сооружений Центральной Азии получили освещение в трудах ряда исследователей. Типологические основы зодчества региона, включая структуру караван-сарая и торговых куполов, подробно рассмотрены Л. Ю. Маньковской<sup>3</sup>. Проблемы геометрической и пропорциональной гармонизации купольных сооружений, включая тимы и чорсу, исследованы М. С. Булатовым<sup>4</sup>. Общие закономерности развития средневекового восточного города, включая роль торговых магистралей в его планировочной структуре, освещены в работах В. Л. Ворониной<sup>5</sup>. Несмотря на значительный объём накопленных знаний, вопрос об архитектурно-планировочных закономерностях формирования именно узловых, перекрёстных сооружений — как самостоятельного типологического явления — исследован недостаточно системно, что и определяет научную новизну настоящей работы.

**Результаты и обсуждение. Типология сооружений на пересечении торговых путей.** Архитектурные объекты, формировавшиеся в точках пересечения торговых путей Центральной Азии, можно разделить на две основные группы: внегородские (линейные) сооружения, обслуживавшие караванное движение на трассах, и внутригородские (узловые) комплексы, возникавшие на пересечении главных улиц города.

К первой группе относятся караван-сарай и рабаты, размещавшиеся на расстоянии дневного перехода каравана (в среднем 25–30 км) и выполнявшие функции остановочного пункта, склада и укрепленного пункта охраны пути<sup>6</sup>. Их планировочная структура строилась по единому принципу: замкнутый прямоугольный или квадратный периметр с угловыми башнями, единственным входом, оформленным порталом-пештаком, и внутренним двором, окружённым сквозным обходом худжр (келий) и помещений для товара и скота.

Ко второй группе относятся крытые торговые сооружения — тим, тока (тик) и чорсу, — которые возводились непосредственно на пересечении главных торговых улиц (тимча) внутри города. Наиболее показательным примером являются торговые купола Бухары — Токи Заргарон (купол ювелиров), Токи Тельпак Фурушон (купол торговцев головными уборами) и Токи Саррафон (купол менял), сооружённые в XVI веке на пересечении важнейших городских магистралей, связывавших городские ворота с центральными торгово-ремесленными кварталами<sup>7</sup>.

Ключевой архитектурной особенностью перекрёстных сооружений являлась крестообразная в плане организация пространства, продиктованная самим фактом пересечения улиц. Точка пересечения перекрывалась центральным куполом на тропках или парусах, опирающимся на систему подпружных арок, а по четырём направлениям от него устраивались сводчатые галереи, продолжавшие трассы улиц и одновременно образующие торговые ряды с примыкающими лавками

<sup>2</sup> Пугаченкова Г. А. Зодчество Центральной Азии: пути развития. — Ташкент: Изд-во литературы и искусства, 1988. — 268 с.

<sup>3</sup> Маньковская Л. Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX — начало XX в.). — Ташкент: Фан, 1980. — 183 с.

<sup>4</sup> Булатов М. С. Геометрическая гармонизация в архитектуре Средней Азии IX–XV вв. — М.: Наука, 1978. — 380 с.

<sup>5</sup> Воронина В. Л. Архитектурные памятники Средней Азии. — Л.: Аврора, 1969. — С. 42–58.

<sup>6</sup> Нильсен В. А. Становление феодальной архитектуры Средней Азии (V–VIII вв.). — Ташкент: Изд-во АН УзССР, 1966. — С. 97–104.

<sup>7</sup> Ноткин И. И. Архитектурная летопись Бухары. — Ташкент: Мехнат, 1993. — С. 112–126.

(дуконами)<sup>8</sup>. Такое решение обеспечивало одновременно транзитную функцию (беспрепятственное движение пешеходов и караванов по осям улиц) и локальную, узловую функцию (концентрацию наиболее ценных видов товара и увеличение торговой площади за счёт периметральных ниш и второго яруса).

Немаловажную роль играло и естественное освещение подкупольного пространства через световые проёмы барабана купола, что создавало особый световой и температурный микроклимат, комфортный для длительного пребывания покупателей и продавцов в условиях жаркого климата региона. Многоярусная организация сводчатых перекрытий позволяла также включать в объём сооружения дополнительные функции — от складских помещений до водоёмов (хаузов), обеспечивавших прохладу в летний период.

Аналогичные по идее, но иные по масштабу решения фиксируются и в Самарканде, где чорсу (буквально — «четыре стороны», «перекрёсток») выступал не столько отдельным зданием, сколько градоформирующим элементом — площадью-узлом, к которой стягивались четыре главные улицы города и вокруг которой концентрировались торговые ряды, мечети и медресе<sup>9</sup>. В Хиве же роль подобного узла играли крытые пассажи (тим) внутренней части Ичан-Калы, ориентированные вдоль главной торговой оси города между воротами Ата-Дарваза и Палван-Дарваза.

Точки пересечения торговых путей выполняли в структуре средневекового города функцию не только коммерческого, но и социального, а зачастую и сакрального центра. К перекрёстным торговым комплексам, как правило, примыкали соборная или квартальная мечеть, медресе, баня (хаммом) и общественный водоём, что формировало компактный многофункциональный узел — прообраз современного общественно-торгового центра<sup>10</sup>. Тем самым узел пересечения путей становился не просто транспортным элементом, а композиционным и смысловым центром притяжения городской жизни, определявшим начертание всей уличной сети.

Анализ историко-опорных планов Бухары и Хивы показывает, что именно такие узлы задавали иерархию городских пространств: от главной торговой оси («тим-хиабан») до второстепенных тупиковых улиц жилых кварталов (гузаров), что обеспечивало функциональное зонирование города при сохранении композиционного единства его застройки.

Принципы, заложенные в архитектуре исторических перекрёстных сооружений, — компактность узла, многоуровневая организация пространства, совмещение транзитной и накопительной функций, естественное освещение и микроклиматический комфорт — сохраняют актуальность и для современного проектирования транспортно-пересадочных узлов, торгово-общественных центров и многофункциональных комплексов, размещаемых на пересечении крупных градостроительных осей<sup>11</sup>. В частности, при разработке проектов реконструкции исторических центров Бухары, Самарканда и Хивы, а также при проектировании новых общественно-деловых узлов вдоль трасс международных транспортных коридоров, целесообразно опираться на выявленные закономерности объёмно-пространственной организации, адаптируя их к современным нормативным, инженерным и функциональным требованиям.

**Заключение.** Проведённое исследование позволяет заключить, что архитектурные решения, формировавшиеся на пересечении торговых путей Центральной Азии, представляют собой

<sup>8</sup> Пугаченкова Г. А., Ремпель Л. И. Выдающиеся памятники архитектуры Узбекистана. — Ташкент: Госиздат УзССР, 1958. — С. 201–214.

<sup>9</sup> Маньковская Л. Ю., Булатова В. А. Памятники зодчества Самарканда. — Ташкент: Фан, 1983. — С. 58–66.

<sup>10</sup> Ахмедов М. К. Архитектура Узбекистана: пространство и время. — Ташкент: San'at, 2013. — С. 74–81.

<sup>11</sup> Зиямухамедов Б. З. Современная архитектура Узбекистана: традиции и новации. — Ташкент: Fan va texnologiya, 2021. — С. 133–140.

самостоятельное типологическое явление, обладающее устойчивым набором планировочных и объёмно-пространственных признаков: крестообразной организацией плана, центрическим купольным перекрытием узловых точки, многоярусной структурой сводчатых галерей, совмещением транзитной и торгово-общественной функций.

Установлено, что подобные узлы играли ключевую градоформирующую роль, определяя как планировочную структуру, так и социально-функциональную организацию средневекового города. Историко-архитектурный опыт формирования караван-сараяв, тимов, тока и чорсу представляет значительный потенциал для использования в современной практике проектирования транспортно-пересадочных узлов и общественно-торговых комплексов, а также при реконструкции и регенерации исторических центров городов Узбекистана.

Дальнейшие перспективы исследования связаны с разработкой типологической модели современного узлового общественно-торгового комплекса на основе выявленных историко-архитектурных закономерностей и с проведением сравнительного анализа аналогичных объектов в иных регионах трасс Великого шёлкового пути.

#### **Список использованной литературы**

1. Пугаченкова Г. А. Зодчество Центральной Азии: пути развития. — Ташкент: Изд-во литературы и искусства, 1988. — 268 с.
2. Пугаченкова Г. А., Ремпель Л. И. Выдающиеся памятники архитектуры Узбекистана. — Ташкент: Госиздат УзССР, 1958. — 348 с.
3. Маньковская Л. Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX — начало XX в.). — Ташкент: Фан, 1980. — 183 с.
4. Маньковская Л. Ю., Булатова В. А. Памятники зодчества Самарканда. — Ташкент: Фан, 1983. — 264 с.
5. Булатов М. С. Геометрическая гармонизация в архитектуре Средней Азии IX–XV вв. — М.: Наука, 1978. — 380 с.
6. Воронина В. Л. Архитектурные памятники Средней Азии. — Л.: Аврора, 1969. — 118 с.
7. Нильсен В. А. Становление феодальной архитектуры Средней Азии (V–VIII вв.). — Ташкент: Изд-во АН УзССР, 1966. — 336 с.
8. Ноткин И. И. Архитектурная летопись Бухары. — Ташкент: Мехнат, 1993. — 224 с.
9. Ахмедов М. К. Архитектура Узбекистана: пространство и время. — Ташкент: San'at, 2013. — 216 с.
10. Зиямухамедов Б. З. Современная архитектура Узбекистана: традиции и новации. — Ташкент: Fan va texnologiya, 2021. — 192 с.
11. Абрамзон Т. Е. Великий шёлковый путь: историко-культурное наследие и современность. — Ташкент: Фан, 2019. — 208 с.