



ИСТОРИЧЕСКАЯ УРБАНИСТИКА  
HISTORICAL URBANISTICS

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-335-345>  
EDN: FBUNAC

*Научная статья / Research article*

**От имперских столиц к мегаполисам:  
Санкт-Петербург и Москва во второй половине XIX века**

**Александр Павлович Шевырев** 

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Москва, Россия

✉ [london7579@yandex.ru](mailto:london7579@yandex.ru)

**Аннотация:** Рассматривается эволюция российских столиц Петербурга и Москвы в мегаполисы под влиянием индустриализации второй половины XIX в. Анализируются урбанизационные процессы в этих городах и те вызовы, с которыми они столкнулись. Источниковой базой стали материалы статистики, публицистики, путеводителей. В статье показано, как во второй половине XIX в. в условиях быстрой индустриализации обе столицы становятся крупнейшими промышленными и торговыми центрами, что способствовало быстрому росту населения этих городов и урбанизации их пространства. Обе столицы столкнулись с острыми проблемами больших городов: жилищным вопросом, загрязнением воды и воздуха, что становилось причиной высокой заболеваемости и смертности. При этом обнаруживались новые градостроительные тенденции, в частности зонирование городского пространства, и оба города имели уже немалые достижения в модернизации своей инфраструктуры: оборудовались конно-железные дороги, проводилось газовое, керосиновое и даже электрическое освещение, осуществлялась очистка воды. Таким образом, во второй половине XIX в. обе российских столицы проходили через то, что в начале XX в. стали достоянием европейских столиц. Но ни Москва, ни даже Петербург еще не стали достаточно привлекательными, чтобы притягивать к себе потоки туристов, желающих познакомиться с достопримечательностями современного мегаполиса. Свою притягательность в качестве мегаполисов обе столицы будут обретать уже в начале XX в.

**Ключевые слова:** урбанизация, историческая урбанистика, образ города, градостроительство, уличная жизнь, демография, экология, городское хозяйство, железные дороги

**Благодарности и финансирование:** Статья подготовлена в рамках проекта Института российской истории РАН по написанию многотомного академического труда «История России». Публикуется в целях апробации.

**Для цитирования:** Шевырев А.П. От имперских столиц к мегаполисам: Санкт-Петербург и Москва во второй половине XIX века // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2024. Т. 23. № 3. С. 335–345. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-335-345>



## From Imperial Capitals to Megacities: St. Petersburg and Moscow in the Second Half of the XIX Century

Alexander P. Shevyrev 

Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

✉ london7579@yandex.ru

**Abstract:** The author examines the evolution of St. Petersburg and Moscow, the Russian capitals, into megacities under the influence of industrialization in the second half of the XIX century. The urbanization processes in these cities and the challenges they faced are analyzed within the body of the text. The source base is the materials of the statistics, journalism, travel guides and research papers on historical urbanism of the period. The article shows that in the second half of the XIX century, under the conditions of rapid industrialization, both capitals became the largest industrial and commercial centers of the Russian Empire, a situation which contributed to the rapid growth of the population of these cities and their urbanization. Both capitals faced urgent problems of large cities: housing, water and air pollution, which caused high morbidity and mortality among the population. At the same time, new urban trends emerged, in particular, zoning of urban space, and, both cities had achieved considerable achievements in the modernization of their infrastructure: horse-drawn railways were constructed, gas, kerosene and even electric lighting was installed, and water was purified. Thus, in the second half of the XIX century, both Russian capitals went through the same purgatory that European capitals had gone through several decades earlier. While neither Moscow nor even St. Petersburg during this period had yet become attractive enough for tourists wishing to see the sights of a modern metropolis, nevertheless, both capitals grew to become appealing megacities in the early XX century.

**Keywords:** urbanization, city image, urban development, street life, demography, ecology, urban economy, railways

**Acknowledgements and Funding:** The article was prepared as part of the project of the Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences to write a multi-volume academic work “History of Russia.” Published for testing purposes.

**For citation:** Shevyrev, A.P. “From Imperial Capitals to Megacities: St. Petersburg and Moscow in the Second Half of the XIX Century.” *RUDN Journal of Russian History* 23, no. 3 (August 2024): 335–345 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2024-23-3-335-345>

### Введение

*Актуальность.* Историческая урбанистика в последние десятилетия развивается в тесной связи с урбанистикой как таковой. Поиск общего и особенного в разных типах городов опирается в том числе и на темпоральное сопоставление. Проблема больших городов, обретая острую актуальность к концу XIX в., затрагивала европейские столицы, в том числе Петербург и Москву. Вопросы сочетания богатства выбора и разнообразия возможностей с проблемами социального неблагополучия и социальной отчужденности остаются актуальными на протяжении всей истории существования больших городов.

Урбанизационные процессы второй половины XIX в. в значительной степени нашли свое отражение в росте больших городов в Российской империи. По переписи 1897 г. в Российской империи насчитывалось 20 городов с населением свыше 100 тыс. чел. (включая Гельсингфорс, в котором перепись не производилась). Из их числа два города имели население свыше одного миллиона – Санкт-Петербург (1 264 900 чел.) и Москва (1 038 600 чел.). Петербург и Москва замыкали собой десятку крупнейших городов мира.

До середины XIX в. значение этих двух самых крупных городов Российской империи определялось почти исключительно их столичным статусом. К этому времени обе русские столицы по численности населения входили в десятку крупнейших городов Европы, при этом Петербург уступал только Лондону и Парижу, а Москва – еще трем европейским столицам – Неаполю, Вене и Берлину. В 1858 г.,

по данным Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, в Петербурге проживало 565 тыс. чел., а в Москве 378 тыс.<sup>1</sup> В доиндустриальную эпоху высокая концентрация населения в европейских столицах определялась именно их столичными функциями: пребыванием императорских и королевских дворов, правительственных учреждений, военных частей, размещением университетов, гимназий, театров, музеев, а также ресторанов и увеселительных заведений, нахождением рынков, магазинов и лавок, промышленных предприятий и ремесленных мастерских, обслуживающих потребности двора и представителей элиты. Все большие города той эпохи были мультифункциональными. Как отмечали американские историки А. Лис и Л.Х. Лис, «они одновременно являлись рынками, центрами услуг и местами производства» и были «местами нахождения институтов, которые отовсюду привлекали ресурсы, людей, товары и информацию»<sup>2</sup>.

Петербург был многофункциональным городом с момента основания. Он сразу стал промышленным центром в силу того, что находился на переднем крае Северной войны. Кораблестроительные, оружейные и пороховые предприятия обеспечивали в том числе и оборону самого города. Помимо военной промышленности сразу получили развитие отрасли, обслуживающие царский двор и административные учреждения. Приток населения потребовал развития производства предметов массового потребления.

Многофункциональный характер Москвы был обусловлен ее столичным статусом, который не был полностью утрачен после переезда двора в Петербург. Ее нахождение в центре исторически сложившейся дорожной сети обусловило положение Москвы как крупнейшего центра внутренней торговли, а это в свою очередь обуславливало быстрое развитие промышленности, в том числе тех отраслей, которые работали на широкого потребителя. Первопрестольная Москва оставалась крупнейшим религиозным центром, включавшим в свои функции проведение монарших коронаций, а также принимала на себя значение культурного центра страны. «Тройственная идея Оксфорда, Манчестера и Реймса»<sup>3</sup> – эта формула В.Г. Белинского 1844 г. очень метко отражала многофункциональный статус Москвы.

Бурный рост населения российских столиц во второй половине XIX века и превращение их в мегаполисы ставило их перед вызовами, с которыми сталкивались в XIX в. все большие города. Это проблемы и растущего городского пространства, и хаотичности городской застройки, и загрязнения окружающей среды, и повышения заболеваемости и смертности, и роста преступности, и нарастания политической активности городского населения. Перед комфортной городской средой и величественной красотой столичных городов вставала угроза быть поглощенными дискомфортом и уродливостью большого города.

*Степень изученности проблемы.* Историография развития Петербурга и Москвы во второй половине XIX в. не столь значительна, как по истории российских столиц предшествующего и последующего периодов. Очерки по истории пореформенных Петербурга и Москвы в многотомных изданиях 1950-х гг., хотя и устарели морально, но содержат обширный материал по экономической, социальной и культурной истории этих городов<sup>4</sup>. Более современные подходы нашли свое отражение в трехтомной истории Москвы, изданной к ее 850-летию<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Городские поселения в Российской империи. СПб., 1864. Т. 7. С. 517; Т. 6. С. 313; О численности населения европейских городов см.: Lees A., Lees L.H. Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914. Cambridge, 2007. P. 287–288.

<sup>2</sup> Lees A., Lees L.H. Cities and the Making of Modern Europe... P. 21–22.

<sup>3</sup> Белинский В.Г. Петербург и Москва // Полное собрание сочинений: в 13-ти т. М., 1955. Т. 8. С. 404.

<sup>4</sup> История Москвы: в 6-ти т. М., 1954. Т. 4; Очерки истории Ленинграда. М.; Л., 1957. Т. 2.

<sup>5</sup> История Москвы с древнейших времен до наших дней: в 3-х т. М., 1997. Т. 2.

Глубокий анализ социальных перемен, происходивших в Петербурге и Москве, представлен в книгах канадского географа Дж. Бейтера и американского историка Дж. Брэдли<sup>6</sup>. Градостроительное развитие и архитектурный облик российских столиц нашли свое отражение в работах Е.И. Кириченко и В.Г. Лисовского<sup>7</sup>. Восприятие петербургского городского пространства в искусстве посвятил свою книгу Г.З. Каганов<sup>8</sup>. Существует также значительный пласт литературы, посвященный отдельным отраслям городского хозяйства Петербурга и Москвы.

*Целью исследования* является выявление тех социальных и градостроительных перемен, которые происходили в Петербурге и Москве. Были ли эти перемены благотворны или пагубны для столичной социокультурной среды? Сохраняли или утрачивали столицы ту привлекательность, которую они обрели в классический период? Переувешивал ли обретаемый комфорт те язвы, которые приносил бурный экономический рост?

*Источниковая база* включает в себя главным образом опубликованные источники (материалы статистики, публицистику), а также справочные материалы – дореволюционные путеводители.

*Терминология.* Большие города как социальная, градостроительная и духовная проблема приобретали свое важное место в мировой урбанистике к концу XIX в. Под большими городами тогда и сейчас подразумевают чаще всего поселения с численностью свыше 100 тыс. чел. Но урбанистов больше всего впечатляли города-«миллионеры», хотя специального термина для таких городов тогда не было. В современном лексиконе города-«миллионеры», как правило, именуют мегаполисами<sup>9</sup>. В силу того, что остальные 18 больших городов Российской империи заметно отставали от «миллионеров» (в Варшаве насчитывалось 684 тыс., в Одессе 403 тыс., в Лодзи 314 тыс., в Риге 282 тыс. чел. и т.д.), в статье используется современный термин «мегаполис» по отношению к Санкт-Петербургу и Москве.

### Столицы экономического роста

В первой половине XIX в. величественные ансамбли К.И. Росси, анфилада парадных площадей, завершающаяся Исаакиевским собором, в Петербурге, ансамбли Кремля, Александровского сада, Театральной площади в Москве завершили оформление имперского образа обеих столиц. Во второй половине XIX в. на облик русских столиц в гораздо большей степени, чем присутствие институтов власти, оказывали влияние последствия бурного промышленного, торгового и финансового роста. В 1890-е годы автор путеводителя по Петербургу сетовал, что Невскому проспекту не хватает динамизма в его начальной части для того, чтобы стать центром общественной жизни города:

Если бы на обширной Адмиралтейской площади была биржа, или главные театры, или обширный столичный рынок и т.п., тогда Невский действительно был бы главной артерией столицы, и движение на нем происходило не такое, как теперь<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> *Bater J.* St. Petersburg: Industrialization and Change. London, 1976; *Bradley Josef.* Muzhik and Muscovite: Urbanization in late imperial Russia. Berkeley etc., 1985.

<sup>7</sup> *Лисовский В.Г.* 1) Петербург // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. М., 2010. Кн. 3. С. 62–80; 2) Три века архитектуры Санкт-Петербурга. СПб., 2022. Кн. 2; *Кириченко Е.И.* 1) Москва // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Кн. 3. С. 134–170; 2) Русская архитектура 1830–1910-х годов. М., 1982.

<sup>8</sup> *Каганов Г.З.* Санкт-Петербург: образы пространства. СПб., 2004.

<sup>9</sup> Мегаполис // Большая Российская энциклопедия. URL: [bigenc.ru/c/megapolis-52fd14?ysclid=m054ds9rb3106731518](http://bigenc.ru/c/megapolis-52fd14?ysclid=m054ds9rb3106731518) (дата обращения: 24.06.2024).

<sup>10</sup> *Зарубин И.* Альманах-путеводитель по С.-Петербургу. СПб., 1892. С. 13.

Градоформирующее значение административной функции <...> чувствительно ослабело, оно стало существенно менее значительным по сравнению с XVIII – первой третью XIX столетия, – отмечает автор «Вступления» к третьему тому монографии о градостроительстве России середины XIX – начала XX века. – <...> Бурный рост промышленности, торговли, деловой активности, железные дороги сделали оба города столицами, предельно характеризующими градостроительные процессы своего времени<sup>11</sup>.

В условиях быстрой индустриализации обе столицы становятся крупнейшими промышленными центрами. В Петербурге военные заказы, близость к морю и наличие квалифицированной рабочей силы обеспечивали развитие судостроительной промышленности, паровозостроения и других видов машиностроения, производство артиллерии, пороха и взрывчатых веществ. Спрос на предметы роскоши и культурного потребления способствовали дальнейшему развитию предприятий по производству фарфора, художественного стекла, полиграфической продукции, ювелирных изделий; удобство доставки импортного сырья было условием развития хлопчатобумажной и табачной промышленности. В Москве благодаря развитию железных дорог еще более укрепилось ее центральное положение в коммуникационной сети, и это приближало ее как к источникам сырья, так и к рынкам сбыта промышленной продукции. В пореформенный период Москва стала крупнейшим центром производства текстиля. Здесь быстро развивались также машиностроение и пищевая промышленность.

Оба города во второй половине XIX в. были крупными торговыми центрами – Петербург благодаря своему портовому статусу, Москва как центр коммуникационной сети европейской части России. При этом по доле населения, занятого в торговле, Москва обходила оба крупнейших торговых порта империи – Петербург и Одессу, а среди европейских городов уступала только Парижу<sup>12</sup>. Торговые склады располагались как в самом центре Москвы – в Китай-городе, так и вдоль железнодорожных магистралей. В розничной торговле современный магазин вытеснял традиционную лавку из центра города. Ярким архитектурным выражением этого процесса стала перестройка в 1886–1893 гг. обветшавших торговых рядов на Красной площади в огромный пассаж<sup>13</sup>.

Сочетание в обеих русских столицах многих функций центра – политического, промышленного, финансового, торгового, культурно-образовательного – способствовало быстрому росту населения этих городов и урбанизации их физического и социального пространства.

### **Проблемы и вызовы мегаполисов**

Промышленное развитие оказывало решающее влияние на градостроительные тенденции в обеих столицах. В городах быстро росли промышленные окраины с заводами, фабриками и рабочими поселками. В Петербурге все пространство вдоль Невы и ее рукавов, которое до середины XIX в. не успели застроить дворцами, особняками и правительственными зданиями, становилось протяженной промышленной зоной. Пояс промышленных предприятий охватывал Петербург с юга, вдоль Обводного канала. Если в Петербурге размещение промышленности в значительной степени было обусловлено водными путями, то в Москве наряду с реками определяющую роль играли железные дороги. К концу XIX в. к Москве подходило уже шесть магистральных путей, и промышленные зоны покрывали все пространство города за пределами Садового кольца, а также Замоскворечье. Железные доро-

<sup>11</sup> Градостроительство России середины XIX – начала XX века... Кн. 3. С. 14.

<sup>12</sup> Bradley J. Muzhik and Muscovite... P. 79.

<sup>13</sup> Поткина И.В. Московская торговля в начале XX века // Купеческая Москва: Образы ушедшей российской буржуазии. М., 2007. С. 75.

ги сами по себе создавали близ себя индустриальное пространство, планировочно обособлялись от городской среды, постепенно превращаясь в мощный, самостоятельно функционирующий механизм, особую отрасль городского хозяйства. Более того, они разрезали городскую территорию, подобно рекам на несоединимые берега, что влекло за собой нередко полное изменение планировочной структуры окружавших железнодорожные пути местностей<sup>14</sup>.

В пореформенную эпоху русские мегаполисы столкнулись с проблемами, «все сильнее напоминавшими раннеиндустриальную Западную Европу», но которые западноевропейские столицы уже успешно решали, «пройдя через чистилище 1820–1830-х годов»<sup>15</sup>. Одной из самых острых проблем большого города был жилищный вопрос. Спрос на жилье, вызванный наплывом населения в эти города, не находил соответствующего предложения. В пореформенный период большинство рабочих проживало при фабриках – либо в казармах, либо на рабочих местах. Однако с появлением городских постановлений, регламентирующих условия проживания рабочих на фабриках и заводах, предприниматели вынуждены были отказываться от предоставления жилья рабочим.

Качество жилья для беднейшего населения беспокоило не только и не столько его обитателей, сколько состоятельных горожан и городские власти. Эпидемии, начинавшиеся в местах проживания бедноты, быстро распространялись на весь город. Связь между перенаселенностью городов и высокой смертностью была очевидной. Смертность в Петербурге, согласно исследованиям Центрального статистического комитета за 1856–1865 гг. была 42,4 чел. на 1000, что значительно превышало эти показатели для Лондона, Парижа и Берлина, где смертность колебалась от 25 до 29 чел. на 1000<sup>16</sup>. В Москве смертность была немного ниже, чем в северной столице, и с 1862 до 1901 гг. постепенно снижалась с 37,1 до 28,5 чел. на 1000<sup>17</sup>. Снижалась она и в Петербурге – до 26 в 1890–1894 гг.<sup>18</sup> Однако Петербург был самой нездоровой европейской столицей. Половина смертей была вызвана инфекционными заболеваниями: тифом, холерой, корью, оспой, сифилисом, – а также туберкулезом, желудочно-кишечными расстройствами и острыми воспалениями дыхательных путей. Они давали такой коэффициент смертности,

который превосходил всю смертность не только многих больших городов Западной Европы, но и некоторых государств<sup>19</sup>.

Смертность от этих болезней в российских столицах была во многом обусловлена жилищными условиями. Другой ее причиной было качество воды, в особенности в Петербурге. Здесь водопроводная сеть появилась в 1863 г. и быстро наращивала свою мощность, увеличив потребление воды с 164,5 в 1864 г. до 5 875,5 млн ведер воды в год в 1893 г., но поступающая по ней вода была недостаточно чиста: ее брали из Невы без всякого фильтрования, и только в 1888–1889 гг. были установлены фильтры, благодаря которым очищенная вода стала поступать в левобережные части города<sup>20</sup>.

<sup>14</sup> *Наццокина М.В.* Общие принципы и особенности развития городов России второй половины XIX – начала XX века // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. М., 2001. Кн. 1. С. 317.

<sup>15</sup> *Мартин А.* Просвещенный метрополис: Созидание имперской Москвы, 1762–1855. М., 2013. С. 393.

<sup>16</sup> *Bater J.* St. Petersburg: Industrialization and Change... P. 186.

<sup>17</sup> Статистический ежегодник города Москвы. М., 1916. Вып. 4. С. 57.

<sup>18</sup> Статистический ежегодник Санкт-Петербурга. 1894. Год четырнадцатый. СПб., 1897. С. 143.

<sup>19</sup> Статистический ежегодник Санкт-Петербурга. Материалы по статистике Санкт-Петербурга. Год первый (1881). СПб., 1882. С. 117.

<sup>20</sup> Очерки истории Ленинграда. Т. 2. С. 832–833.

Гораздо хуже обстояло дело с канализацией. Несмотря на то, что со строительством и расширением водопроводных систем значительно увеличился объем сточных вод, канализация так и не была построена, и все нечистоты спускались в реки и каналы.

В Москве качество воды из реконструированного в 1853–1858 гг. Мытищинского водопровода было достаточно высоким, однако поставляемого им объема воды в количестве 500 тыс. ведер воды в сутки было уже недостаточно для растущего населения города, и «недостаток воды в Москве был давно вопиющим злом»<sup>21</sup>. Не спасали положения и сооруженные в 1860–1880-е гг. Ходынский, Преображенский, Андреевский и Артезианский водопроводы, дававшие в совокупности свыше 400 тыс. ведер в сутки<sup>22</sup>. Этот недостаток удалось преодолеть лишь к концу века, когда в 1892 г. был построен новый Мытищинский водопровод с мощностью до 1,5 млн ведер в сутки, но уже через четыре года его мощность была исчерпана<sup>23</sup>. До конца 1890-х гг. не было в Москве и канализации – она была сооружена и пущена в эксплуатацию только в 1898 г.

Промышленное загрязнение воздуха и воды в еще большей степени, чем органические запахи, усиливало дискомфорт проживания в городе в летнее время. Оно же вытесняло обитателей дач в еще недавно наполненных зеленью окраинных частях столиц искать более благоприятные места для летнего проживания. Так, Выборгская сторона Петербурга, которая в середине XIX в. считалась «идущей вслед» и даже кое в чем превосходившей знаменитое дачное место – Петергофскую дорогу, в 1860–1870-х гг. стала застраиваться промышленными предприятиями, и

к концу 1870-х годов Кушелевка и модный в 1840–1850-х гг. курорт Полустрово, известный своими минеральными водами, опустели<sup>24</sup>.

Железные дороги создавали возможности для появления дачных поселков в новых местностях, защищенных от пагубного воздействия промышленности. Более того, именно благодаря им и возникали целые дачные пространства, каким стал Царскосельский уезд Санкт-Петербургской губернии благодаря тому, что через него проходили четыре железнодорожные магистрали: Николаевская, Балтийская, Варшавская и Царскосельская<sup>25</sup>.

Железные дороги оказывали значительное влияние на городскую топографию. Подобно водным рубежам, они разделяли сложившиеся территории на два берега, заставляя каждую из сторон функционировать самостоятельно<sup>26</sup>. Так, вплоть до начала XX века соединительные ветки Николаевско-Рязанской и Николаевско-Нижегородской железных дорог шли по поверхности земли; при пересечении их путей с большими улицами устраивались переезды, что сильно мешало городскому движению<sup>27</sup>. Железные дороги захватывали территорию города, вынуждали

<sup>21</sup> Чичерин Б.Н. Воспоминания Бориса Николаевича Чичерина. Земство и Московская дума. М., 1934. С. 199.

<sup>22</sup> [Рерберг И.Ф.] Московский водопровод. Исторический очерк устройства и развития водоснабжения г. Москвы. Описание нового водопровода. М., 1892. С. 13–15.

<sup>23</sup> Краткое описание московских городских водопроводов. 1913 г. М., 1913. С. 8–9.

<sup>24</sup> Малинова-Тзиафета О.Ю. Из города на дачу: социокультурные факторы освоения дачного пространства вокруг Петербурга (1860–1914). СПб., 2013. С. 115–119.

<sup>25</sup> Там же. С. 232.

<sup>26</sup> Нацокина М.В. Город и транспорт... Кн. 1. С. 317.

<sup>27</sup> Сытин П.В. История планировки и застройки Москвы: Материалы и исследования. М., 1972. Т. 3. С. 287.

менять планировочную структуру прилегающих местностей. Особенно значительными были изменения в планировке уже обжитых местностей под воздействием прокладки соединительных веток между отдельными железными дорогами<sup>28</sup>.

### Новые тенденции в развитии городского пространства

Если магистральные железные дороги разделяли пространство города, то городские железные дороги, напротив, его связывали. В 1863 г. открылось движение по конно-железной дороге в Петербурге. Первые три линии, которые прошли по Невскому проспекту, Садовой улице и от Дворцовой площади вдоль Невы до 6-й линии Васильевского острова, должны были разгрузить интенсивное движение гужевого транспорта по оживленным магистралям города. В 1872 г., во время Политехнической выставки конно-железная дорога появилась и в Москве, и к в 1875 г. появилась первая сеть из трех линий, которые, помимо разгрузки движения по Тверской и от Каланчевской площади с уже существовавшими там тремя вокзалами, связали центр города с его окраинами – Петровским дворцом, Сокольниками и Введенской площадью за Яузой. В последующие десятилетия были построены сети конно-железных дорог в столицах, и к концу века длина их в Петербурге составила 114 км, а в Москве 94 км<sup>29</sup>. Укреплению связей частей города способствовало и строительство постоянных мостов: Благовещенского (Николаевского), Александровского, Биржевого в Петербурге, Бородинского, Крымского, Большого Устьинского в Москве.

Другая градостроительная тенденция этого времени – зонирование городского пространства, в частности появление, наряду с правительственными и административными, торгово-деловых центров. В Москве роль такого центра играл Китай-город, и жизнь этой части города замирала в вечерние и ночные часы. В Петербурге деловая жизнь была более рассредоточенной и протекала вдоль Невского и Адмиралтейского проспектов, Большой Морской и Садовой улиц, а также на Васильевском острове. Наличие императорских дворцов, правительственных зданий, казарм и других военных объектов в центральной части города не позволяли появиться здесь такому деловому центру, который выстроился в Москве. Тем не менее в связи с интенсификацией деловой жизни в обеих столицах происходило уплотнение городской застройки в центре города. Это происходило за счет повышения ее плотности и этажности. В 1900 г. около половины из 512 зданий Адмиралтейской части Петербурга, самой «имперской» части города, имели 4 и более этажей<sup>30</sup>. Точно так же в московском Китай-городе увеличилась до 4–5-ти этажей средняя этажность возводимых сооружений, исчезли дворовые сады, застройка стала самой плотной в столице<sup>31</sup>.

Однако в целом по сравнению с европейскими столицами горизонт в Петербурге был низок: высоту в 4 и более этажей в 1900 г. имело всего 17 % домов<sup>32</sup>. И дело заключалось не только в ограничении высоты частных зданий законом 1844 г.<sup>33</sup>: около 70 % всех зданий имело не более двух этажей. В Москве количество малоэтажных зданий было еще больше, и ввысь город рос медленно: в 1882–1901 гг. доля одно- и двухэтажных домов среди построенных зданий составляла 94 %<sup>34</sup>.

<sup>28</sup> Сьтин П.В. История планировки и застройки... С. 286–287.

<sup>29</sup> Bater J. St. Petersburg: Industrialization and Change... P. 273; История Москвы... Т. 4. С. 541.

<sup>30</sup> Bater J. St. Petersburg: Industrialization and Change... P. 325.

<sup>31</sup> Нащюкина М.В. Город и природная среда // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Кн. 1. С. 306–307.

<sup>32</sup> Bater J. St. Petersburg: Industrialization and Change... P. 325.

<sup>33</sup> Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. Т. 19. № 18398. СПб., 1845.

<sup>34</sup> Статистический ежегодник города Москвы. М., 1916. Вып. 4. Раздел XVI. С. 314–315.

Другая зона, которая появляется в больших городах – это зона культурно-развлекательная. Как и торгово-деловой центр, в Москве эта зона была более четко выражена, чем в Петербурге. К середине XIX в. сложился культурный центр города, который развивался по оси Театральная площадь (с двумя императорскими театрами – Большим и Малым) – Охотный ряд (Благородное, или Дворянское собрание) – Моховая (Университет, Манеж и Румянцевский музей)<sup>35</sup>. Во второй половине XIX в. культурно-развлекательная зона вытянулась к северу и северо-западу от Кремля вплоть до границы Белого города. Здесь после отмены монополии императорских театров в столицах разместились частные театры Солодовникова, Корша, Шеллапутина, Парадиз, а также увеселительный сад «Эрмитаж». Сюда из Китай-города перемещалась жизнь вечером. Связующим звеном между деловой и развлекательной зонами служили рестораны и первоклассные трактиры, которые располагались как в Китай-городе, так и в Охотном ряду, и в прилегающих к нему улицах.

Жизнь большого города не останавливалась в вечернее и даже в ночное время. Этому способствовали перемены в освещении городских улиц. В дореформенных городах масляные фонари «создавали лишь островки света, а не сплошное освещение»<sup>36</sup>. По наблюдению А. Мартина, в просмотренных им двух больших альбомах видов Москвы XVIII–XIX вв. «нет ни одного изображения города после наступления темноты, при зажженных уличных фонарях», а в богато иллюстрированной книге А.М. Гордина «Пушкинский Петербург» «воспроизводится всего один вид города с горящими фонарями»<sup>37</sup>. В 1839 г. в Петербурге появились первые газовые фонари, но газ оказался существенно дороже масла, поэтому с 1863 г. стали использовать наряду с газовым новый осветительный материал – керосин. Газовые и керосиновые фонари давали заметно больше света и воспринимались в обществе как успех в борьбе с мраком, а запах керосина на улицах – как символ прогресса<sup>38</sup>. С 1880-х гг. появляется электрическое освещение, которого хватало пока только на центральные улицы. В 1894 г. на улицах Петербурга было установлено около 17 тыс. фонарей, из которых только 79 были электрическими, а соотношение между газовыми и керосиновыми было примерно равным<sup>39</sup>.

### Выводы

Во второй половине XIX в. обе российские столицы проходили через то чистилище, из которого уже выходили европейские столицы. Образы величия и аристократизма были уже анахронизмом. При этом и Петербург, и Москва имели уже немалые достижения в модернизации своей инфраструктуры и создавали островки комфортной среды для своих жителей и для приезжих. Но они еще не стали достаточно привлекательными, чтобы притягивать к себе потоки туристов, желающих познакомиться с памятниками истории и достопримечательностями современного мегаполиса. Так, Петербург в путеводителях конца XIX в. – это преимущественно город для деловых приездов: посещения государственных учреждений, поступления в учебные заведения, осуществления коммерческих предприятий. В них нет маршрутов осмотра города – они ограничиваются описанием частей города и справочной информацией о достопримечательностях, которая вполне соответствует предполагаемым целям поездки: на равных с перечнем храмов, дворцов, памятни-

<sup>35</sup> Ильин П. География культуры Москвы в конце XIX – начале XX века // Москва рубежа XIX и XX столетий: Взгляд в прошлое издали. М., 2004. С. 135.

<sup>36</sup> Мартин А. Просвещенный метрополис... С. 88.

<sup>37</sup> Там же. С. 89.

<sup>38</sup> Латин В.В. Петербург: запахи и звуки... С. 38; Мартин А. Повседневный метрополис... С. 84.

<sup>39</sup> Статистический ежегодник С.-Петербурга. 1894. С. 207–208.

ков, музеев приводятся адреса общественных зданий, промышленных и торговых предприятий. Город еще являлся не объектом осмотра, а местом пребывания<sup>40</sup>. Свою притягательность как мегаполисы обе столицы будут обретать уже в начале XX в.

Поступила в редакцию / Submitted: 30.10.2023

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 03.06.2024

Принята к публикации / Accepted for publication: 13.06.2024

## References

- Bater, J.H. *St. Petersburg: Industrialization and Change*. L.: Edward Arnold, 1976.
- Belinskii, V.G. “Peterburg i Moskva [St. Petersburg and Moscow].” In vol. 8 of *Polnoe sobranie sochinenii* [Complete works]. Moscow: AN SSSR Publ., 1955 (in Russian).
- Bradley, J. *Muzhik and Muscovite: Urbanization in late imperial Russia*. Berkeley, etc.: University of California press, 1985.
- Chicherin, B.N. *Vospominaniia Borisa Nikolaevicha Chicherina. Zemstvo i Moskovskaia дума* [Memoirs of Boris Nikolaevich Chicherin. Zemstvo and the Moscow Duma]. Moscow: Sever Publ., 1934 (in Russian).
- Il'in, P. “Geografiia kul'tury Moskvy v kontse XIX – nachale XX veka [The Geography of Moscow Culture in the Late XIX and Early XX Century].” In *Moskva rubezha XIX i XX stoletii: Vzgliad v proshloe izdaleka* [Moscow at the Turn of the XIX and XX Centuries: Looking into the Past from a Distance], 131–194. Moscow: Rossiiskaia politicheskaiia entsiklopediia, 2004 (in Russian).
- Kaganov, G.Z. *Sankt-Peterburg: Obrazy prostranstva* [St. Petersburg: Images of Space]. St. Petersburg: Izdatel'stvo Ivana Limbakha Publ., 2004 (in Russian).
- Kirichenko, E.I. “Moskva [Moscow].” In vol. 3 of *Gradostroitel'stvo Rossiii serediny XIX – nachala XX veka* [The Urban Planning in Russia of the mid-XIX – early XX century]. Moscow: Progress-Traditsiia Publ., 2010 (in Russian).
- Kirichenko, E.I. *Russkaia arkhitektura 1830–1910-h godov* [The Russian Architecture of 1930–1910]. Moscow: Iskusstvo Publ., 1982 (in Russian).
- Lapin, V.V. *Peterburg: Zapakhi i zvuki* (Saint Petersburg: Smells and Sounds). St. Petersburg: Evropeiskii dom Publ., 2007 (in Russian).
- Lees, A., and Lees, L.H. *Cities and the Making of Modern Europe, 1750–1914*. Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2007.
- Lisovskiy, V.G. “Peterburg [St. Petersburg].” In vol. 3 of *Gradostroitel'stvo Rossiii serediny XIX – nachala XX veka* [The Urban Planning in Russia of the mid-19th – early 20th century]. Moscow: Progress-Traditsiia Publ., 2010 (in Russian).
- Lisovskiy, V.G. “Tri veka arkhitektury Sankt-Peterburga [Three Centuries of St. Petersburg Architecture].” In vol. 2 of *Ot Klassiki k Modernu* [From Classic to Modern]. St. Petersburg: Kolo Publ., 2022 (in Russian).
- Malinova-Tziafeta, O.Yu. *Iz goroda na dachu: sotsiokul'turnye faktory osvoeniia dachnogo prostranstva vokrug Peterburga (1860–1914)* [From the City to the Country House: Socio-cultural Factors of Development of the Dacha Space around Sy. Petersburg (1860–1914)]. St. Petersburg: Izdatel'stvo Evropeiskogo universiteta v Sankt-Peterburge, 2013 (in Russian).
- Martin, A. *Prosveshchennyi metropolis: Sozidanie imperskoi Moskvy, 1762–1855* [The Enlightened Metropolis: Constructing Imperial Moscow, 1762–1855]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2013 (in Russian).
- Nashchokina, M.V. “Gorod i prirodnaia sreda [City and Natural Environment].” In vol. 1 of *Gradostroitel'stvo Rossiii serediny XIX – nachala XX veka* [The Urban Planning in Russia of the mid- XIX – early XX century]. Moscow: Progress-Traditsiia Publ., 2001 (in Russian).
- Nashchokina, M.V. “Gorod i transport [City and Transport].” In vol. 1 of *Gradostroitel'stvo Rossiii serediny XIX – nachala XX veka* [The Urban Planning in Russia of the mid-XIX – early XX century]. Moscow: Progress-Traditsiia Publ., 2001 (in Russian).

<sup>40</sup> *Шевырев А.П.* Петербург и Москва в путеводителях конца XIX – начала XX века: европейская столица или азиатский город? // Путеводитель по городу: История и современность. Материалы научной конференции. СПб., 2011. С. 51.

- Nashchokina, M.V. “Obshchie printsiipy i osobennosti razvitiia gorodov Rossii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka [General Principles and Features of the Development of Russian Cities in the second half of the XIX – early XX century].” In vol. 1 of *Gradostroitel'stvo Rossii serediny XIX – nachala XX veka* [The Urban Planning in Russia of the mid-XIX – early XX century]. Moscow: Progress-Traditsiia Publ., 2001 (in Russian).
- Potkina, I.V. “Moskovskaia trgovlia v nachale XX veka [Moscow Commerce in Early XX Century].” In *Kupecheskaia Moskva: Obrazy ushedshei rossiiskoi burzhuazii* [Merchant Moscow: Images of Russia's Vanished Bourgeoisie], 62–86. Moscow: Rossiiskaia politicheskaiia entsiklopediia Publ., 2007 (in Russian).
- Shevyrev, A.P. “Peterburg i Moskva v putevoditeliakh kontsa XIX – nachala XX veka: evropeiskaia stolitsa ili aziatskii gorod? [St. Petersburg and Moscow in the Guidebooks of the Late XIX and early XX century: European capital or Asian city?].” In *Putevoditel' po gorodu: Istoriia i sovremennost'. Materialy nauchnoi konferentsii* [A City Guide: History and Modernity. Materials of the academic conference], 49–55. St. Petersburg: GMI SPb. Publ., 2011 (in Russian).
- Sytin, P.V. *Pozhar Moskvy v 1812 godu i stroitel'stvo goroda v techenie 50 let. 1812–1862* [The Fire of Moscow in 1812 and Construction of the City for 50 years]. Vol. 3 of *Istoriia planirovki i zas-troiki Moskvy: Materialy i issledovaniia* [History of Planning and Development of Moscow: Materials and Studies]. Moscow: Moskovskii rabochii Publ., 1972 (in Russian).
- Zarubin, I. *Al'manakh-putevoditel' po S.-Peterburgu* [Almanac-guide of St. Petersburg]. St. Petersburg: [N.s.], 1892 (in Russian).

#### Информация об авторе / Information about the author

**Александр Павлович Шевырев**, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России XIX – начала XX века исторического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова; Россия, 119192, г. Москва, Ломоносовский проспект, 27, корпус 4; london7579@yandex.ru; SPIN-код: 8707-7996; <https://orcid.org/0000-0001-5454-2719>

**Alexander Pavlovich Shevyrev**, PhD in History, Associate Professor of the Department of History of Russia of the XIX – early XX century at Faculty of History, Lomonosov Moscow State University; 27, building 4, Lomonosovsky Prospekt Av., Moscow, 119192, Russia; london7579@yandex.ru; SPIN-code: 8707-7996; <https://orcid.org/0000-0001-5454-2719>