

К. Д. Бугров
**СТОЛИЧНАЯ ИДЕНТИЧНОСТЬ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ
 ЕКАТЕРИНБУРГА (КОНЕЦ XIX — НАЧАЛО XXI в.)**

doi: 10.30759/1728-9718-2023-3(80)-17-27

УДК 94(470.5)⁴18/20⁷:711.4 ББК 63.3(235.55)53

Статья посвящена анализу феномена региональных столиц России на примере Екатеринбурга. Понятие столицы рассматривается в единстве трех параметров: самоидентификации города как регионального центра, экономического роста и формирования столичной социально-коммунальной инфраструктуры благополучия. Автор показывает, что складывание представлений о столичной идентичности Екатеринбурга как центра Уральского региона, развернувшееся со второй половины XIX в., было следствием экономического роста города, основанного первоначально на развитии железнодорожного транспорта, науки и культуры и ставшего результатом своеобразного исторического везения Екатеринбурга, регулярно оказывавшегося в эпицентре крупных проектов индустриальной модернизации XX в. (Урал-Кузнецкий комбинат, освоение нефтегазовых богатств Западной Сибири). Вместе с тем вплоть до второй половины XX в. столичные амбиции и укрепление хозяйственного положения не конвертировались в современную, столичную инфраструктуру. Формирование инфраструктуры городского благополучия пришлось на 1960–1980-е гг., когда объемы жилищного строительства достигли пиковых показателей, а исторический центр города был переосмыслен как ценное культурное наследие. Именно историко-культурное прошлое стало важным фактором в сохранении городом позиций влиятельного регионального центра даже в условиях стагнации индустриального сектора его экономики.

Ключевые слова: *региональная столица, Екатеринбург, индустриализация, урбанизация, сохранение культурного наследия, инфраструктура благополучия*

Специфическое качество столичности считается важной частью культурного ландшафта современной России, переживающего последние годы настоящий «столичный бум».¹ Одни исследователи, например В. Н. Лексин, называют крупнейшие города страны, претендующие на роль «региональных столиц»² «городами власти», опирающимися на «административную ренту»,³ делая при этом важную оговорку: «Все региональные столицы едины только в лидерстве на поле своих регионов и существенно различаются».⁴ Действительно,

характеристика региональной столицы как слабо административного центра предполагает, что столицу можно создать распоряжением словно бы на пустом месте. Более перспективным представляется подход О. И. Вендиной и В. А. Колосова, которые относят к их числу крупнейшие социально-экономические города исторически сложившихся макрорегионов, рассматривая их как важное дополнение к вертикальной организации обширного российского пространства.⁵ Речь, следовательно, идет все же о крупнейших городах, а не об административных центрах, хотя такие города обычно успешно выполняют и административную функцию. Однако помимо объективных экономических показателей в понятии столичности присутствует еще одно измерение — набор «представлений о некоем каноне “столичности”, сложившемся в российском менталитете».⁶ Можно, таким образом, выявить три взаимосвязанные составляющие

¹ Назукина М. В., Подвинцев О. Б. Столичные амбиции как отражение регионализации современной России // *Антиномии*. 2009. № 9. С. 291.

² Мкртчян Н. В. Региональные столицы России и их пригороды: особенности миграционного баланса // *Известия РАН. Серия географическая*. 2018. № 6. С. 26, 27; Мазур Л. Н. Особенности демографического развития Екатеринбурга в конце XIX — начале XXI в. // *Уральский исторический вестник*. 2022. № 3 (76). С. 132.

³ Лексин В. Н. «Региональные столицы» в экономике и социальной жизни России // *Вопросы экономики*. 2006. № 7. С. 84–93.

⁴ Он же. Города власти: административные центры России // *Мир России. Социология. Этнология*. 2009. Т. 18, № 1. С. 16.

*Бугров Константин Дмитриевич — д.и.н., доцент, в.н.с. Лаборатории междисциплинарных гуманитарных исследований, Институт истории и археологии УрО РАН (г. Екатеринбург)
 E-mail: k.d.bugrov@gmail.com*

⁵ См.: Вендина О. И., Колосов В. А. Где находится столица Юга России? // *Полития: Анализ. Хроника. Прогноз (Журнал политической философии и социологии политики)*. 2004. № 2 (33). С. 52.

⁶ Соболева Е. Г., Дуреко Е. Ю. Ключевые смыслы «Екатеринбург — третья столица» в федеральном и региональном медийных дискурсах // *Известия Уральского федерального университета. Сер. 1: Проблемы образования, науки и культуры*. 2015. Т. 138, № 2. С. 100–106.

в формировании феномена региональной столицы: социально-экономическую базу, конкретные практики организации городского пространства и устойчивые представления о статусе города, бытующие в публичной сфере.

I

Формирование устойчивых представлений о Екатеринбурге как о столице Уральского региона восходит ко второй половине XIX в. В знаменитом очерке «Город Екатеринбург» (1889) Д. Н. Мамин-Сибиряк писал о «горном центре на Урале», который, «не будучи еще городом, играл видную роль как средоточие горнозаводской администрации громадной площади».⁷ Вместе с тем Мамин невысоко оценивал особый городской статус, замечая: «Как искусственно созданный административный центр, этот город существовал отраженной жизнью, и одно властное слово могло прекратить его существование».⁸ В своем очерке Мамин старался показать, как социальные и экономические процессы трансформировали «искусственно созданный» центр в полнокровный хозяйственный «узел» уральской жизни. Он приходил к выводу о том, что упразднение особого статуса Екатеринбурга стало поворотным моментом в истории города.⁹ Маминские идеи повторял в начале XX в. и составитель первой серии путеводителей по Уралу В. А. Весновский. Он подчеркивал тесную связь города с «торгово-промышленным оборотом горной области Урала».¹⁰ Однако доминирование Екатеринбурга над горнозаводской округой было, как подчеркивал Весновский, вовсе не административным — напротив, город стал «столицей» вопреки отсутствию формального властного статуса: «По числу учебных заведений, ученых, просветительных и благотворительных обществ, по количеству административных, общественных и частных учреждений, по числу периодических изданий и проч. Екатеринбург далеко оставил за собою весьма многие губернские города и по праву называется столицей Урала».¹¹ В 1924 г. большевик В. М. Быков, издавая первый советский путеводитель по городу под красноречивым названием «Свердловск — столица

Урала», тоже начинал с экскурса в историю екатеринбургской столичности: «Екатеринбургу уже 200 лет... С самого основания ему суждено было играть роль административного центра горного Урала».¹² Подчеркивая быстрый экономический рост Екатеринбурга, усилившийся благодаря ликвидации статуса «горного города», Быков делал вывод: «В связи с лихорадочным ростом города и усилением его значения как видного железнодорожного узла, выдвигается вопрос о преобразовании его в губернию и назревает вопрос о создании области».¹³ Как видим, на рубеже XIX–XX вв. историю столичности Екатеринбурга представляли двояко: с одной стороны, город возник как административный центр, но с другой стороны, его значение к концу XIX в. определялось экономическим ростом при отсутствии формальной административной роли. Столичность относилась то к властному статусу, то к социально-экономической сущности. Мастерски комбинируя доводы, публицисты конца XIX — начала XX в. доказывали право Екатеринбурга выступать столицей огромного края. При этом столицей региона Екатеринбург никто не назначал: на фоне хозяйственного роста городская интеллигенция сама провозгласила город «столицей Урала», особо подчеркивая областную судьбу Екатеринбурга, его историческую связь с горнозаводской страной.

Представления о региональной идентичности, сформировавшиеся к началу XX в. в интеллектуальных кругах уральского областничества,¹⁴ вовсе не гарантировали «столице Урала» места в кругу ведущих культурных и хозяйственных центров Российской империи. Так, сопровождавший Д. Н. Менделеева в путешествии по Уралу в 1899 г. почвовед П. А. Земятченский саркастически отзывался о столичных притязаниях города: «Екатеринбург называют столицей Урала. Нельзя сказать, чтобы он производил впечатление, соответствующее названию. Или столица плоха сама по себе, или Урал плох, и для него Екатеринбург годится в столицы. Говорят, “по Сеньке шапка”».¹⁵ Именно поэтому важным представляется рассмотреть те процессы,

⁷ Мамин-Сибиряк Д. Н. Город Екатеринбург // Город Екатеринбург. Сборник историко-статистических и справочных сведений по городу. Екатеринбург, 1889. С. 13.

⁸ Весновский В. А. Иллюстрированный путеводитель по Уралу. Екатеринбург, 1904. С. 22.

⁹ См.: Там же. С. 43.

¹⁰ Там же. С. 252.

¹¹ Там же. С. 254, 255.

¹² Быков В. М. Свердловск — столица Урала. Екатеринбург, 1924. С. 5.

¹³ Там же. С. 11.

¹⁴ См.: Голикова С. В. Горнозаводской субстрат уральского областничества // *Studia Culturae*. 2016. Вып. 1 (27). С. 165–175.

¹⁵ Уральская железная промышленность в 1899 г., по отчетам о поездке, совершенной с высочайшего соизволения: С. Вуколовым, К. Егоровым, П. Земятченским и Д. Менделеевым, по поручению г-на министра финансов, статс-секретаря С. Ю. Витте. СПб., 1900. С. 348.

которые определяли трансформацию социально-экономических параметров городского пространства.

К концу XIX в. Екатеринбург являлся крупным центром торгово-предпринимательской активности, однако связь с горнозаводским делом он в значительной степени утратил; наиболее влиятельные купеческие роды города занимались текстильным и пивоваренным производством, добычей золота и платины,¹⁶ а крупнейшим предприятием Екатеринбурга к началу XX в. являлась льнопрядильно-ткацкая фабрика товарищества «Братья Макаровы».¹⁷ В свою очередь, О. С. Поршнева и Е. А. Казакова-Апкаримова подчеркивают роль, которую в развитии Екатеринбурга сыграли городское самоуправление, формирование многочисленных общественных объединений. Проведение Сибирско-Уральской научно-промышленной выставки (1887) продемонстрировало столичные амбиции Екатеринбурга.

Огромную роль в социально-экономическом развитии города сыграла железная дорога. Не будучи административным центром, Екатеринбург к началу XX в. стал важнейшей транзитной точкой на железнодорожных путях. Он был соединен с Пермью через Горнозаводскую железную дорогу с 1878 г. В 1885 г. началось движение по ветке Екатеринбург — Тюмень, в 1896 г. Екатеринбург был соединен с Челябинском и через него — с Транссибирской магистралью. Еще одна железная дорога в 1909 г. соединила Екатеринбург с Пермью напрямую, через Кунгур, а в 1916 г. была пущена линия на Тавду. Таким образом, к 1916 г. в Екатеринбург вели пять различных веток железной дороги; непосредственно после Гражданской войны была завершена шестая, связавшая Екатеринбург с Казанью. Благодаря укреплению железнодорожной сети формировалась новая производственная инфраструктура, не связанная напрямую со старой инфраструктурой эры «горного города», зависевшей от водных ресурсов.¹⁸ В 1919 г. в Екатеринбург из Перми было перенесено управление железной дороги.

¹⁶ См.: Микитюк В. П. Екатеринбургское купечество: проблема преемственности (вторая половина XIX — начало XX в.) // Уральский исторический вестник. 2021. № 3 (72). С. 135–143.

¹⁷ См.: Он же. Братья Макаровы // Восьмые Татищевские чтения: материалы региональной научной конференции. Екатеринбург, 2010. С. 281–284.

¹⁸ См.: Гаврилов Д. В. Транспорт горнозаводского Урала XVIII — начала XX веков: процессы модернизации и регионализации // Урал в прошлом и настоящем: материалы научной конференции. Екатеринбург, 1998. Ч. 1. С. 228.

Другой ключевой фактор успешного становления Екатеринбурга — это научно-техническое развитие. Почва для создания высшего учебного заведения в Екатеринбурге была подготовлена работой Уральского общества любителей естествознания.¹⁹ В 1917 г. начал работу Горный институт, на базе которого в 1920 г. был создан Уральский университет (с 1925 г. — Уральский политехнический институт). Вуз с самого начала оказался тесно связан с практическими нуждами индустрии Урала; в его состав входили химический, металлургический и лесной факультеты. В те же годы университет был учрежден и в Перми, однако политехническая ориентация екатеринбургского вуза в условиях развернувшейся с конца 1920-х гг. индустриализации оказалась более востребованной, чем классический профиль Пермского университета.

II

С конца 1920-х гг. в Свердловске на базе политехнического института начала формироваться сеть отраслевых научных институтов. В 1932 г. был организован Уральский филиал АН СССР. Развитие научно-учебной и транспортной инфраструктуры вовсе не было механическим следствием обретения городом административного статуса. Рост Свердловска был связан с амбициозной программой промышленного строительства в восточных районах СССР. В противовес специалистам, которые считали необходимым направить ресурсы на укрепление промышленных районов Юга,²⁰ уральские экономисты выдвинули концепцию Урало-Кузбасского комбината, организации единой энергосистемы, промышленного использования кизеловского угля.²¹ С 1930-х гг. в Свердловске складывался логистический центр евразийского значения; основанная в 1909 г. станция Свердловск-Сортировочный была в 1930-х гг. существенно расширена и стала крупнейшей в стране.²² В 1934 г. была обособлена Южноуральская железная дорога,

¹⁹ См.: Зорина Л. И. Уральское общество любителей естествознания. 1870–1929. Из истории науки и культуры Урала. Екатеринбург, 1996. С. 116; Главацкий М. Е. Рождение Уральского государственного университета. Екатеринбург, 2000. С. 11, 12.

²⁰ См.: Михеев М. В. Урал в системе межрегиональной конкуренции в период сталинизма (1930–1940-е гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2017. Т. 24, № 1. С. 66–72.

²¹ См.: Бугров К. Д. Соцгорода Большого Урала. Екатеринбург, 2018. С. 70.

²² См.: Крылов П. М., Требушкова И. Е. Проблемы развития грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Свердловской области: экономико-географические аспекты // Московский экономический журнал. 2020. № 10. С. 81.

однако и после этого влияние свердловского железнодорожного начальства простиралось далеко за пределы Свердловской области. Однако Свердловску отводилась здесь роль не просто административного, научного и транспортного центра, но и центра «ответственного тяжелого машиностроения и электромашиностроения».²³

Еще в начале 1920-х гг. Свердловск начал расти на северо-восток за линию железной дороги (район Пионерский) и на юг по линиям Елизаветинского и Челябинского трактов (район Южный). Со стартом индустриализации фактически развернулось строительство второго города — поселка Уральского завода тяжелого машиностроения и так называемой группы заводов Всесоюзного электротехнического общества — на ровной площадке к северу от центрального района. Преображение торгово-купеческого города в город машиностроителей подчеркивал в 1934 г. глава Свердловского областного комитета ВКП(б) И. Д. Кабаков: «В Свердловске создан не только новый город. Здесь созданы и создаются крупнейшие предприятия мировых мощностей. Вместо старого Свердловска, в котором почти не было рабочего населения, здесь создается крупнейший промышленный центр — центр машиностроения».²⁴ Другое градостроительное направление было связано с развитием научно-образовательной инфраструктуры к востоку от линии железной дороги, в районе Втузгородок. Появление новых районов кардинально изменило географию Свердловска, в частности, закрепив его положение как города, рассеянного надвое железной дорогой.²⁵

Дальнейшее расширение Свердловска было связано с развитием наукоемкого приборостроения и химической индустрии после эвакуации производств из западных областей СССР в Великую Отечественную войну. Химические заводы в основном разместились вдоль ветки на Челябинск, между железной дорогой и Уктусскими горами, изменив облик южной части города (Вторчермет), а приборостроительные — в восточной части города, преобразив ландшафт Втузгородка. Значение приборостроительного сектора в истории Свердловска было особен-

но важным. В город были переброшены завод № 356 (сегодня — «Вектор»), завод № 209 (сегодня — Уральский электромеханический завод), завод № 217 (сегодня — Уральский оптико-механический завод). В 1946 г. был сформирован Свердловский радиозавод; в 1952 г. при нем было образовано СКБ № 626 (сегодня — Научно-производственное объединение автоматики имени академика Н. А. Семихатова). Эти мощные предприятия вместе с несколькими меньшими по размеру заводами составили основу совершенно нового для Свердловска производственного сектора, рост которого стимулировался атомным и ракетным проектами СССР. В 1956 г. был открыт Свердловский филиал Математического института АН СССР (с 1970 г. — Институт математики и механики УНЦ АН СССР), консолидировавший математический потенциал города и выведший его на новый уровень. Сложился новый технико-производственный комплекс, связанный с разработкой и производством систем передачи информации, датчиков, оптических систем, контрольно-измерительной аппаратуры и окончательно закрепивший наукоемкий характер свердловской индустрии. Исследователь науки Е. Г. Водичев характеризует возникшую к 1950-м гг. концентрацию научных учреждений на Среднем Урале как аномально высокую.²⁶

Пафос строительства привел к складыванию представлений об обновленном, сталинском Урале; вместе с тем возросший в 1930-х гг. интерес к историзму выразился в создании уральской традиции, выраженной в емком образе седого Урала.²⁷ Рост интереса к уральской горнозаводской традиции укреплял и символическое значение истории Свердловска в ее областническом аспекте. В условиях Великой Отечественной войны уральская тема в культурном пространстве страны зазвучала небывало громко.²⁸ Свердловску теперь отводилось почетное место «арсенала победы».

Однако за укреплением символической роли Свердловска не поспевало развитие социальной и коммунальной инфраструктуры; вплоть до 1960-х гг. доминирующее значение

²³ Клименко К. Машиностроение Урала во 2-м пятилетии // Хозяйство Урала. 1932. № 1–2. С. 94.

²⁴ Отчет Уральского областного комитета ВКП(б) XII областной партийной конференции. Доклад секретаря обкома партии тов. И. Д. Кабакова // Уральский рабочий. 1934. 20 янв. № 17.

²⁵ См.: Комар И. В. Свердловск. М., 1954.

²⁶ См.: Водичев Е. Г. В технологическом тупике: отраслевая наука на востоке СССР во второй половине 1940-х гг. // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 436. С. 144.

²⁷ См.: Бутров К. Д., Киселев М. А., Маштакова Л. В. Становление опорного края. Индустриальный Урал в мобилизационной культуре 1930–1940-х гг. Екатеринбург, 2022. С. 48–82.

²⁸ См.: Сперанский А. В. Культура Урала как важнейший фактор Великой Победы // Вестник культуры и искусства. 2005. № 1. С. 6–10.

имела индивидуальная малоэтажная деревянная застройка.²⁹ Как бы ни клеймили советские публицисты дореволюционный город, каменные здания старой поры оставались ключевым элементом городской инфраструктуры: к примеру, крупнейшим городским залом вплоть до 1967 г. оставался возведенный в 1912 г. Театр оперы и балета. Свердловск 1930-х гг. был «городом городков», конгломератом слабо связанных промышленно-сели-тебных зон. Административная и интеллектуальная элита города была сконцентрирована в нескольких десятках капитальных домов, обладавших красноречивыми названиями: «профессорские дома», «городок чекистов», «городок милиции», «городок юстиции». Вместе с ветшающими каменными усадьбами дореволюционной поры они были островками благоустройства в море деревянных домов без отопления, водопровода и канализации. Развертывание проектов промышленного освоения (Урало-Кузбасс) и «опорного края» не означало для Свердловска эффективной и быстрой программы городского развития; между статусом столицы и ее городской реальностью сформировался разрыв.

К 1950-м гг. «столица Урала» представляла собой индустриально-сели-тебный конгломерат. Его формирование стало результатом действия двух факторов, освободивших Екатеринбург от исторической привязки к реке: развития железнодорожного узла (1870–1910-е гг.) и строительства крупнейших промышленных предприятий на ранее не освоенных просторных площадках (1930-е гг.). Эвакуация усилила пространственный дисбаланс, создав на территории города крупные районы, не предполагавшиеся никакими довоенными планами. Уже с конца 1940-х гг. «Свердловск наделяется не только почетными и торжественными званиями города-узла, города-завода, города-воина, города мастеров, но и любимого, красивого города, интересного и по-своему удобного для жизни».³⁰ Вместе с тем, в 1930–1950-х гг. Свердловск описывали как два города, разделяя старый центр и новые районы выросшие

на окраинах у промышленных гигантов (Уралмаш) и превосходившие центр по своему благоустройству. Картины будущего Свердловска включали создание зеленой зоны вдоль реки Исети, беспощадную надстройку и реконструкцию старых зданий.³¹

III

В экономическом развитии послевоенного СССР Свердловск вновь оказался на удачной траектории. Сравнимым с эвакуацией по значению для города стало развернувшееся с 1950-х гг. освоение нефтегазовых богатств Западной Сибири. Оно объективно укрепляло роль Свердловска как ведущего железнодорожного центра.³² Это же касалось и других видов транспорта: авиационного, автомобильного, трубопроводного.³³ С 1950-х гг. в городской интеллектуальной среде обсуждались идеи форсированного освоения северных районов Урала,³⁴ наследовавшие более старым концепциям выхода Уральского экономического района к берегам Северного океана.³⁵ Важное значение сыграло становление Объединенной энергосистемы Урала: хотя в 1942 г. система «Уралэнерго» была разделена на три части, именно в Свердловске было сформировано единое диспетчерское управление.³⁶ В городе сложилась инфраструктура обеспечивавших развитие энергетики строительных и проектных трестов. Хотя формально Свердловск контролировал теперь лишь территорию Свердловской области, реальный объем ресурсов, сосредоточенный в городе, превышал значения

²⁹ См.: Комар И. В. Указ. соч. С. 82, 83; Панов П. Г. Свердловск в настоящем и будущем. Свердловск, 1954. С. 36.

³⁰ См.: Крючков М. Т., Конов А. А. Новое железнодорожное строительство на Урале и в Западной Сибири в 1956–1991 годах // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. Humanities. 2012. № 2. С. 175.

³¹ См.: Никитин Д. И. Перевод черной металлургии Урала с угля на природный газ в 1960-х годах // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 24 (379). С. 173–177.

³² См.: Михеев М. В. Урал — Печора: несостоявшийся проект территориальной реорганизации советской экономики // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. 2015. № 10 (496). С. 172–183; Пахомов В. П., Логинов В. Г. Уральский Север: эволюция изучения и хозяйственного освоения // Экономика региона. 2007. № 54. С. 178; Берсенёв В. Л., Литовский В. В. Пространственные аспекты экономических исследований на Урале // Пространственная экономика. 2011. № 2. С. 130–132.

³³ См.: Михеев М. В., Шумкин Г. Н. Вопрос об Обь-Урало-Беломорской железной дороге, в связи с новыми обстоятельствами последнего времени // Социально-экономическая история Урала XVIII–XX вв.: проблемы и решения: сборник научных статей и материалов памяти Е. Ю. Рукосуева. Екатеринбург, 2021. С. 280–290.

³⁴ См.: Просвет. История становления и развития уральской энергосистемы в 1920–1950-е гг. / Липовцева М. [и др.]. Екатеринбург, 2017. С. 97.

²⁹ См.: Мамяченков В. Н. Ликвидация барачного жилья в контексте улучшения жилищных условий населения Свердловской области в 1960–1980-х гг. // Урал индустриальный. Бакунинские чтения: материалы Десятой юбилейной всероссийской научной конференции: в 2 т. Екатеринбург, 2011. Т. 2. С. 126.

³⁰ Литовская М. А., Некрасова Ю. С. «Не узнал бы прадед город свой»: образ Екатеринбурга/Свердловска в литературе Урала второй половины 1940-х гг. // Уральский исторический вестник. 2021. № 1 (70). С. 103.

времен Уральской области. Современный исследователь Г. Е. Корнилов называет период развития Свердловска 1960–1980-х гг. периодом «демографического благополучия», связанного с завершением эпидемиологического перехода и сокращением смертности, падением рождаемости, увеличением доли лиц старших возрастов в структуре населения.³⁷ Совокупность экономических и демографических факторов стала основой для постепенного формирования своеобразной инфраструктуры благополучия, отражавшей трансформацию социального облика Свердловска, а также представлений городских элит о городе.

С 1960-х гг. начался устойчивый и быстрый рост объемов жилищного строительства. Оно развернулось в основном за пределами дореволюционного Екатеринбурга, на равных площадках, прилегающих к территории исторического центра; важнейшими из них стали районы Юго-Западный, Комсомольский и Сортировочный. Эти районы более не были привязаны к промышленным площадкам. Как убедительно показал Л. В. Никитин, хотя темпы строительства в Свердловске оставались средними, по абсолютным показателям город с 1930-х гг. уверенно лидировал во всем Уральском регионе: жилой фонд города вырос с 3 млн кв. м в 1961 г. до 19,7 млн кв. м в 1986 г., обеспеченность жильем — с 8,6 кв. м на человека в 1961 г. до 14,5 кв. м на человека в 1986 г.³⁸ Кроме того, 1970-е гг. стали для Свердловска временем «высотной революции». Первые 16-этажные жилые дома появились в городе в 1976 г. на улице Ясной. Самым высоким зданием на Урале стало здание Дома Советов, сооруженное в 1982 г.; в 1981 г. было возведено почти не уступавшее ему по высоте 15-этажное здание инженерного корпуса Научно-производственного объединения автоматики, а в 1972 г. было начато строительство 18-этажной гостиницы «Турист», превратившейся, впрочем, в долгострой. Высотное строительство воплощало столичные амбиции политического и хозяйственного свердловского руководства.

В 1962 г. возникла система централизованного отопления; в 1964 г. в Свердловск при-

шел газ, в городе разместилось управление газопровода «Бухара — Урал». Исчезли многочисленные кочегарки и рельсовые пути, по которым к котельным доставлялся уголь; воздух стал значительно чище. Для обеспечения Свердловска водой были построены крупные гидротехнические сооружения, перебрасывавшие воду из реки Белой. Существенное развитие пережила инфраструктура здравоохранения, в юго-западной части Свердловска возник крупнейший в регионе больничный комплекс.

Изменилась транспортная инфраструктура города; с 1970-х гг. началась автомобилизация, в период с 1970 по 1980 гг. количество автомобилей выросло более чем в четыре раза — с 10 тыс. до 44 тыс.³⁹ С 1980 г. началось сооружение метрополитена.

Однако преобразование городской инфраструктуры не ограничивалось развитием жилищного строительства и коммунальных служб. Оно включало также выработку более совершенной культурной и социальной политики. В 1972 г. был утвержден генеральный план реконструкции и развития Свердловска до 2000 г. Он должен был закрепить сложившуюся тенденцию превращения индустриально-селитебного конгломерата 1930-х гг. в центр науки, управления и культуры.⁴⁰ Эта установка отражала трансформацию социальной структуры Свердловска, в которой все более весомую роль играла интеллигенция.⁴¹ Свердловские архитекторы декларировали: «Новая застройка центра проектируется и осуществляется в виде системы архитектурных ансамблей, образующих площади различного функционального назначения».⁴² Маркерами изменений стали крупные общественные здания, такие как бытовой комбинат «Рубин» (1964), Дворец молодежи (1973), Свердловский театр юного зрителя (1977), цирк (1980). Дореволюционные здания теперь расценивались как историко-культурная среда, а не как функциональные здания; их следовало либо сносить, либо сохранять. К примеру, корпуса Екатеринбургского завода были частично снесены, частично перестроены для размещения

³⁷ См.: Корнилов Г. Е. Свердловск в период демографического благополучия (1959–1989 гг.) // Глобальные вызовы демографическому развитию. Екатеринбург, 2022. С. 138–141.

³⁸ См.: Никитин Л. В. Квадратные метры успеха: сравнительная динамика жилищного строительства в крупных городах Урала (1960–2000-е гг.) // Проблемы российской истории. 2010. № 1 (10). С. 412, 431.

³⁹ См.: Свердловск 1976–1988 гг. (делегату XXV отчетно-выборной партийной конференции). Свердловск, 1980. С. 38.

⁴⁰ См.: Свердловск (строительство и архитектура) / Алфёров Н. С. [и др.]. М., 1980. С. 87.

⁴¹ См.: Бутров К. Д. Рабочий или интеллигентский? Основные социально-культурные модели развития советского Свердловска 1930–1980-х гг. // Муниципалитет: экономика и управление. 2021. № 4 (37). С. 64–77.

⁴² Свердловск (строительство и архитектура)... С. 77.

музеев; на территории бывшего завода разбили Исторический сквер. Центр Свердловска должен был представлять собой набор площадей, украшенных модернистскими сооружениями и связанных зелеными бульварами; вдоль реки Исети планировалось создать зеленую зону, через которую «здоровый и чистый воздух уральских лесов войдет в город и разольется по его центральной части».⁴³ Подчеркнем: отсутствие в городе гигантов металлургической и химической индустрии означало устойчивое состояние экологической среды города.

Программа реконструкции исторической части Свердловска вызывала в обществе полемику. Пространства старого Екатеринбурга начинали восприниматься не как помеха для социалистического будущего, но как эстетическая и культурная ценность. Стартовой точкой борьбы городской интеллигенции за историко-культурное наследие можно считать 1965 г.: на страницах газеты «Вечерний Свердловск» прошла дискуссия о том, как лучше сохранить остатки старого завода, а глава городской парт-организации К. К. Николаев провел с общественниками встречу.⁴⁴ Публицист Б. С. Рябинин настаивал: «Реконструкция города? Она не должна делать нас безродными. Сносить проще. Но какая в том доблесть?.. Старое — значит, нужно реставрировать, позаботиться, чтоб оно не разрушилось, не пропало совсем».⁴⁵ Иногда полемика перерастала в коллизии — такие, как снятие с должности в 1980 г. директора Свердловского областного краеведческого музея А. Д. Бальчугова, резко выступавшего против сноса старинных зданий.⁴⁶

Итак, в 1960–1980-х гг. произошло комплексное переосмысление городского пространства Свердловска. Его старый центр стал считаться безусловной историко-культурной ценностью, хотя историзм своеобразно сочетался с амбициозными планами нового строительства. Ярким примером осуществления историко-культурной программы стало появление Исторического сквера и Литературного

квартала — искусственно созданного для размещения Музея писателей Урала путем сноса новых зданий и перемещения исторических домов квартала «старого Екатеринбурга».⁴⁷ В отношении же нового строительства архитекторы и планировщики гордились уже не гигантскими цехами, а высотными зданиями научных институтов и вычислительных центров, многоэтажными жилыми кварталами.⁴⁸ На смену децентрализованному индустриально-селитерному конгломерату сталинской эпохи пришел упорядоченный город, организованный в рамках структуры: общегородской центр — жилые массивы и промышленные зоны — лесопарковый пояс.

Крупнейшие индустриальные стройки Свердловска 1960–1970-х гг. — такие, как возведение «второго Уралмаша» (блока цехов сварных конструкций) или строительство цеха холодной прокатки Верх-Исетского завода, — привлекали меньше внимания, чем стройки-гиганты 1930-х гг. Разумеется, промышленные предприятия продолжали господствовать в социально-хозяйственном ландшафте Свердловска. Для разработчиков генерального плана эта тема была болезненной, ведь их базовой установкой являлся «планомерный переход от компактных, изолированных форм городской концентрации производства и расселения к пространственной групповой системе населенных мест с переносом отдельных предприятий и производств в малые и средние города и поселки городского типа, находящиеся в пределах часовой транспортной доступности от Свердловска».⁴⁹ Такой перенос отчасти имел место, однако многие предприятия города продолжали расти на своих старых площадках, как, например, Верх-Исетский завод.⁵⁰ Как бы то ни было, период 1960–1980-х гг. стал периодом формирования в Свердловске своеобразной инфраструктуры благополучия, включавшей не только транспорт и торговую-коммунальное обслуживание, но и историко-культурную составляющую.

⁴³ Узких К. Генеральный план и будущее Свердловска // Архитектура СССР. 1973. № 10. С. 9.

⁴⁴ См.: Аксенова А. «Антисквер-1965». Историк Евгений Бурденков — о первых активных общественниках Свердловска // ЕАН. Интерактивные новости. 2021. 11 июня. URL: https://eanews.ru/news/antiskver-1965-istorik-yevgeniy-burdenkov-o-pervykh-aktivnykh-obshchestvennikakh-sverdlovsk_11-06-2021?ysclid=li7r775ghi238390023 (дата обращения: 02.05.2023).

⁴⁵ Рябинин Б. С. Время — четвертое измерение // Вечерний Свердловск. 1965. 7 июля.

⁴⁶ См.: Помним, чтим, учимся (книга об уральском музейщике А. Д. Бальчугове). Екатеринбург, 2011. С. 102.

⁴⁷ См.: Худякова Л. А. С чего начинался Литературный квартал // Урал. 2006. № 5. С. 235–237.

⁴⁸ См.: Букин В. П., Пискунов В. А. Свердловск. Перспективы развития до 2000 года. Свердловск, 1982. С. 205–209.

⁴⁹ Свердловск (строительство и архитектура)... С. 95, 96.

⁵⁰ Верх-Исетский завод к 1960-м гг. считался устаревшим, причинял вред реке Исети сбросом травильных отходов. Существовал план ликвидации предприятия. Главный инженер (впоследствии — директор) завода В. С. Ожиганов смог отстоять план расширения на существующей площадке, для чего понадобилось создать новаторскую технологию замкнутого водного цикла (см.: Подчивалов Е. Ф. Первопроходцы огневых дел. Свердловск, 1989. С. 148, 149, 152, 153).

IV

Устойчивое развитие городской инфраструктуры и рост жилищного строительства внушали свердловским экономистам оптимизм. В конце 1980-х гг. главными направлениями развития города считались расширение наукоемкого машиностроительного комплекса и одновременно решение проблем социальной сферы за счет укрепления пищевой и легкой промышленности, выноса устаревших производств за город, роста выпуска товаров народного потребления в отраслях тяжелой и оборонной промышленности. Ожидалось, что к 2010 г. вдвое вырастет количество торговой площади, втрое — число посадочных мест в предприятиях общественного питания; планировался рост численности занятых в непромышленной сфере на 45 %, а доля непромышленного сектора в городском хозяйстве должна была составить 40 %.⁵¹

Распад планового хозяйства означал, что сценарии 1980-х гг. не будут воплощены в жизнь. Еще в 1982 г. глава исполнительного комитета Свердловского городского совета П. М. Шамапов замечал: «Без долевого вложения, участия предприятий и ведомств не обойтись... Самые крупные материальные средства — у них...»⁵² Уже в 1989 г. разработчики новых концепций «территориального хозрасчета» столкнулись при анализе механизма хозяйственной эффективности местной власти с «полным отсутствием ее экономической, материальной базы».⁵³ Начался болезненный процесс приватизации, имущественного и бюджетного размежевания разных уровней власти.

С середины 1990-х гг. социально-хозяйственный базис Екатеринбурга изменился: главным источником развития стал городской бюджет, роль областного бюджета и бюджетов крупных промышленных предприятий перестала быть значимой. Однако положение города как региональной столицы не было поколеблено даже спадом в машиностроительном секторе, тесно связанном с оборонным заказом, и неудачной попыткой запуска очередного крупного проекта освоения Северного Урала («Урал Промышленный — Урал Полярный»). Индустриальный спад был ком-

пенсирован способностью столичных механизмов привлекать в Екатеринбург ресурсы промышленной периферии, высокой банковской активностью,⁵⁴ укреплением торгово-распределительных и транспортных функций.

К началу XXI в. Екатеринбург оказался бенефициаром реформ административной и бюджетной системы. Крупные промышленные предприятия вновь вернулись в пространство города как важнейшие акторы его развития, но на сей раз в облике девелоперских фирм, которые были созданы ведущими индустриальными холдингами с целью диверсификации своей деятельности. Столичный Екатеринбург с его богатой культурной, научно-образовательной, градостроительной средой, с отсутствием индустриальных пустошей оказался привлекательным для девелоперского бизнеса. Развернулась вторая «высотная революция», начало которой положило возведение в 2010 г. 42-этажного жилого комплекса на ул. Февральской Революции. В период с 2000 по 2020 гг. жилой фонд Екатеринбурга вырос с 24,9 млн кв. м до 40 млн кв. м.⁵⁵ В 2000 г. Екатеринбург стал центром Уральского федерального округа, что вновь актуализировало дискурс «столицы Урала» и «третьей столицы».

И хотя столичность Екатеринбурга можно с известной степенью уверенности возводить к эре «горной столицы», подобная преемственность все же должна считаться условной. Решающую роль в трансформации города сыграло своего рода историческое везение. Его обычно связывают с планом советского руководства по развитию внутренних регионов Евразии, однако, как мы постарались показать, отсчет следует вести от дореволюционного роста железнодорожной сети и подъема зерновой торговли. Позднее, в 1930-х гг., Свердловск стал бенефициаром Урало-Кузнецкого проекта, в 1960–1980-е гг. — бенефициаром освоения Западной Сибири; весомое влияние на город оказали эвакуация предприятий точного машиностроения, реализация атомного проекта СССР, освоение рудных богатств Северного Казахстана, целый ряд проектов интенсивного развития уральской промышленности. Концепция

⁵¹ См.: Концепция экономического и социального развития г. Свердловска на 1991–1995 гг. и на период до 2010 г. Свердловск, 1989. С. 68–70.

⁵² Рябинин Б. Пристальным взглядом // Урал. 1983. № 4. С. 152.

⁵³ Грамолин А. И., Коридоров Э. А., Силин Я. П. Екатеринбург — Свердловск — Екатеринбург. История городской власти (1920–2005). Екатеринбург, 2005. С. 165.

⁵⁴ См.: Никитин Л. В. Банковские столицы постсоветского Урала: первые шаги, падения и взлеты (1988–2008 годы) // Вестник Челябинского государственного университета. 2009. № 16 (154). С. 152.

⁵⁵ См.: Итоги социально-экономического развития города Екатеринбурга в 2001 г. Екатеринбург, 2002. С. 69; Итоги социально-экономического развития муниципального образования «город Екатеринбург» в 2020 г. Екатеринбург, 2021. С. 106.

города, который «всегда» играл особую роль, с XIX в. создавалась для того, чтобы обосновывать столичное настоящее Екатеринбурга, в свою очередь, возникавшее благодаря различным факторам стратегии хозяйственного освоения восточных районов страны в условиях форсированной индустриальной модернизации.

С 1960-х гг. в Екатеринбурге начала формироваться инфраструктура благополучия, конвертировавшая столичное самосознание в социальную практику. Эта инфраструктура стала основой для устойчивого роста города в XXI в. в новых условиях рыночной экономики, интегрированной в глобальное хозяйство.

Konstantin D. Bugrov

Doctor of Historical Sciences, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of the RAS (Russia, Ekaterinburg)

E-mail: k.d.bugrov@gmail.com

CAPITAL IDENTITY AND URBAN DEVELOPMENT OF EKATERINBURG
(END OF THE 19TH — EARLY 21ST CENTURY)

The paper deals with the phenomenon of Russia's regional capitals with Ekaterinburg as an example. The concept of the capital is analyzed as a unity of three parameters: self-identification of the city as a regional center, economic growth and rise of the 'metropolitan' social and communal infrastructure of prosperity. The author emphasizes that the very idea of Ekaterinburg as a center of the Ural region, which emerged since the second half of the 19th century, was the result of economic growth of the city that was based upon the development of railways, science and culture, and resulted from the specific 'historical luck' of Ekaterinburg which became an epicenter of the large-scale projects of the 20th century industrial modernization (Ural-Kuzbass combine, West Siberia's oil and gas industry). However, until the second half of the 20th century both capital ambitions and prominent economic role were unable to create state-of-the-art, 'metropolitan' infrastructure in the city. The creation of such infrastructure took place in 1960–1980s, when the amounts of construction of living houses reached its peak, and the historical central part of the city was reimagined as a valuable heritage. Thus, historical and cultural trajectory became a key factor in regaining of the position of an influential regional center even when the industrial economy of Ekaterinburg lost its former prominence in the early 21st century.

Keywords: *regional capital, Ekaterinburg, industrialization, urbanization, preservation of cultural heritage, infrastructure of prosperity*

REFERENCES

- Alferov N. S., Belyankin G. I., Kozlov A. G., Korotkovsky A. E. *Sverdlovsk (stroitel'stvo i arkhitektura)* [Sverdlovsk (Construction and Architecture)]. Moscow: Stroyizdat Publ., 1980. (in Russ.).
- Bersenev V. L., Litovskiy V. V. [Spatial Aspects of Economic Research in the Urals]. *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2011, no. 2, pp. 127–136. (in Russ.).
- Bugrov K. D. [Working or Intellectual? Main Socio-Cultural Development Models of the Soviet Sverdlovsk in the 1930–1980s]. *Munitsipalitet: ekonomika i upravleniye* [Municipality: Economics and Management], 2021, no. 4 (37), pp. 64–77. DOI: 10.22394/2304-3385-2021-4-64-77 (in Russ.).
- Bugrov K. D. *Sotsgoroda Bol'shogo Urala* [Socialist Cities of Greater Urals]. Ekaterinburg: Izd-vo Ural. un-ta Publ., 2018. (in Russ.).
- Bugrov K. D., Kiselev M. A., Mashtakova L. V. *Stanovleniye opornogo kraya. Industrial'nyy Ural v mobilizatsionnoy kul'ture 1930–1940-kh gg.* [Formation of the Supporting Region. Industrial Urals in the 1930–1940s Mobilization Culture]. Ekaterinburg: Izd-vo Ural. un-ta Publ., 2022. (in Russ.).
- Bukin V. P., Piskunov V. A. *Sverdlovsk. Perspektivy razvitiya do 2000 goda* [Sverdlovsk. Prospects for Development until the year of 2000]. Sverdlovsk: Sredne-Ural'skoye knizhnoye izd-vo Publ., 1982. (in Russ.).
- Gavrillov D. V. [Transport of the Mining Urals in the 18th — early 20th Centuries: Processes of Modernization and Regionalization]. *Ural v proshlom i nastoyashchem: materialy nauch. konf.* [The Urals in the Past and the Present: Materials of the Sci. Conf.]. Ekaterinburg: Bank kul'turnoy informatsii Publ., 1998, part 1, pp. 224–228. (in Russ.).
- Glavatsky M. E. *Rozhdeniye Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta* [The Birth of the Ural State University]. Ekaterinburg: Izd-vo Ural. un-ta Publ., 2000. (in Russ.).

- Golikova S. V. [Mining and Metallurgical Substrate of the Urals Regionalism]. *Studia Culturae*, 2016, iss. 1 (27), pp. 165–176. (in Russ.).
- Gramolin A. I., Koridorov E. A., Silin Ya. P. *Ekaterinburg — Sverdlovsk — Ekaterinburg. Istoriya gorodskoy vlasti (1920–2005)* [Ekaterinburg — Sverdlovsk — Ekaterinburg. History of the City Government (1920–2005)]. Ekaterinburg: Sredne-Ural'skoye knizhnoye izdatel'stvo. Novoye vremya Publ., 2005. (in Russ.).
- Kornilov G. E. [Sverdlovsk during the Period of Demographic Prosperity (1959–1989)]. *Global'nyye vyzovy demograficheskomu razvitiyu* [Global Challenges to Demographic Development]. Ekaterinburg: Institut ekonomiki UrO RAN Publ., 2022, pp. 132–145. (in Russ.).
- Krylov P. M., Trebushkova I. E. [Problems of the Development of Freight and Passenger Transportation by Rail of the Sverdlovsk Region: Economic and Geographical Aspects]. *Moskovskiy ekonomicheskij zhurnal* [Moscow Economic Journal], 2020, no. 10, pp. 69–84. (in Russ.).
- Kryuchkov M. T., Konov A. A. [New Railway Construction in the Urals and in Western Siberia in 1956–1991]. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta. Gumanitarnyye issledovaniya. Humanitates* [Tyumen State University Herald. Humanities Research. Humanitates], 2012, no. 2, pp. 171–176. (in Russ.).
- Leksin V. N. [“Regional Capitals” in Russian Economic and Social Life]. *Vopreosy Ekonomiki* [Issues of Economics], 2006, no. 7, pp. 84–93. DOI: 10.32609/0042-8736-2006-7-84-93 (in Russ.).
- Leksin V. N. [Cities of Power: Administrative Centers of Russia]. *Mir Rossii. Sotsiologiya. Etnologiya* [Universe of Russia. Sociology. Ethnology], 2009, vol. 18, no. 1, pp. 3–33. (in Russ.).
- Lipovtseva M., Mikheev N., Melnikov N., Sarapulova A. *Prosvet. Istoriya stanovleniya i razvitiya ural'skoy energosistemy v 1920–1950-ye gg.* [Prosvet. The History of the Formation and Development of the Ural Energy System in the 1920–1950s]. Ekaterinburg: Al'fa Print Publ., 2017. (in Russ.).
- Litovskaya M. A., Nekrasova Yu. S. [“My Great-Grandfather Would Not Have Recognized His City”: The Image of Ekaterinburg/Sverdlovsk in the Literature of the Urals in the Second Half of the 1940s]. *Ural'skij istoricheskij vestnik* [Ural Historical Journal], 2021, no. 1 (70), pp. 97–104. DOI: 10.30759/1728-9718-2021-1(70)-97-104 (in Russ.).
- Mamyachenkov V. N. [Liquidation of Barrack Housing in the Context of Improving the Living Conditions of the Population of the Sverdlovsk Region in the 1960s–1980s]. *Ural industrial'nyy. Bakuninskiye chteniya: materialy Desyatoy yubileynoy vseros. nauch. konf.: v 2-kh t.* [The Industrial Urals. Bakunin's Readings: Proceedings of the Tenth Anniversary All-Russian Sci. Conf.: in 2 vols.]. Ekaterinburg: OOO “Izdatel'stvo UMTs UPI” Publ., 2011, vol. 2, pp. 126–130. (in Russ.).
- Mazur L. N. [Features of the Demographic Development of Ekaterinburg (Late 19th — Early 21st Century)]. *Ural'skij istoricheskij vestnik* [Ural Historical Journal], 2022, no. 3 (76), pp. 131–143. DOI: 10.30759/1728-9718-2022-3(76)-131-143 (in Russ.).
- Mikheev M. V. [The Ural in a System of Interregional Competition in the Stalinist Period (The 1930s–1940s)]. *Gumanitarnyye nauki v Sibiri* [Humanitarian Sciences in Siberia], 2017, vol. 24, no. 1, pp. 66–72. DOI: 10.15372/HSS20170111 (in Russ.).
- Mikheev M. V. [The Urals — Pechora: Failed Project of Territorial Reorganization of the Soviet Economy]. *Vserossiyskiy ekonomicheskij zhurnal EKO* [The All-Russian ECO Journal], 2015, no. 10 (496), pp. 172–183. (in Russ.).
- Mikheev M. V., Shumkin G. N. [The Question of the Ob-Ural-White Sea Railway, in Connection with the New Circumstances of Recent Times]. *Sotsial'no-ekonomicheskaya istoriya Urala XVIII–XX vv.: problemy i resheniya: sbornik nauchnykh statey i materialov pamyati E. Yu. Rukosuyeva* [Socio-Economic History of the Urals of the 18th–20th Centuries: Problems and Solutions: Collection of Scientific Articles and Materials in Memory of E. Yu. Rukosuev]. Ekaterinburg: IiA UrO RAN Publ., 2021, pp. 280–290. (in Russ.).
- Mikityuk V. P. [Ekaterinburg Merchants: the Problem of Succession (the Second Half of the 19th — Early 20th Centuries)]. *Ural'skij istoricheskij vestnik* [Ural Historical Journal], 2021, no. 3 (72), pp. 135–143. DOI: 10.30759/1728-9718-2021-3(72)-135-143 (in Russ.).
- Mikityuk V. P. [The Makarov Brothers]. *Vos'myye Tatishchevskiy chteniye: materialy regional'noy nauch. konf.* [Eighth Tatishchev Readings: Materials of the Regional Sci. Conf.]. Ekaterinburg: Izdatel'stvo UMTs UPI Publ., 2010, pp. 281–284. (in Russ.).
- Mkrtychyan N. V. [Regional Capitals and Their Suburbs in Russia: Net Migration Patterns]. *Izvestiya Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [News of the Russian Academy of Sciences. Geographic Series], 2018, no. 6, pp. 26–38. DOI: 10.1134/S2587556618060110 (in Russ.).
- Nazukina M. V., Podvintsev O. B. [Capital Ambitions as the Reflection of Regionalization in Contemporary Russia]. *Antinomii* [Antinomies], 2009, no. 9, pp. 290–302. (in Russ.).

Nikitin D. I. [The Shift of Ural's Metallurgy from Coal to Gas in 1960-s]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2015, no. 24 (379), pp. 173–177. (in Russ.).

Nikitin L. V. [Banking Capitals of the Post-Soviet Urals: First Steps, Fall and Rise (1988–2008)]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2009, no. 16 (154), pp. 151–159. (in Russ.).

Nikitin L. V. [Square Metres of Success: Comparative Dynamics of Housing Construction in Ural Main Cities (1960-s–2000-s)]. *Problemy rossiyskoy istorii* [Problems of Russian History], 2010, no. 1 (10), pp. 409–431. (in Russ.).

Pakhomov V. P., Loginov V. G. [The Ural North: Evolution of Studying and Economic Development]. *Ekonomika Regiona* [Economy of Regions], 2007, no. S4, pp. 164–178. (in Russ.).

Soboleva E. G., Dureko E. Yu. [The Key Meanings 'Ekaterinburg is the Third Capital' in the Federal and Regional Media Discourses]. *Izvestiya Ural'skogo federal'nogo universiteta. Seriya 1: problemy obrazovaniya, nauki i kul'tury* [Izvestia. Ural Federal University Journal. Series 1: Issues in Education, Science and Culture], 2015, vol. 138, no. 2, pp. 100–106. (in Russ.).

Speransky A. V. [Culture of the Urals as the Most Important Factor of the Great Victory]. *Vestnik kul'tury i iskusstva* [Culture and Arts Herald], 2005, no. 1, pp. 6–10. (in Russ.).

Vendina O. I., Kolosov V. A. [Where's the Capital of the South of Russia?]. *Politiya: Analiz. Khronika. Prognoz (Zhurnal politicheskoy filosofii i sotsiologii politiki)* [The Journal of Political Theory, Political Philosophy and Sociology of Politics Politeia], 2004, no. 2 (33), pp. 52–77. DOI: 10.30570/2078-5089-2004-33-2-52-77 (in Russ.).

Vodichev E. G. [In the Technological Dead End: Branch Science in the East of the USSR in the Second Half of the 1940s]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta* [Tomsk State University Journal], 2018, no. 436, pp. 139–147. DOI: 10.17223/15617793/436/16 (in Russ.).

Zorina L. I. *Ural'skoye obshchestvo lyubiteley yestestvoznaniya. 1870–1929. Iz istorii nauki i kul'tury Urala* [The Ural Society of Natural Science Lovers. 1870–1929. From the History of Science and Culture of the Urals]. Ekaterinburg: BKI Publ., 1996. (in Russ.).

Для цитирования: Бугров К. Д. Столичная идентичность и градостроительное развитие Екатеринбурга (конец XIX — начало XXI в.) // Уральский исторический вестник. 2023. № 3 (80). С. 17–27. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-3(80)-17-27.

For citation: Bugrov K. D. Capital Identity and Urban Development of Ekaterinburg (End of the 19th — Early 21st Century) // Ural Historical Journal, 2023, no. 3(80), pp. 17–27. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-3(80)-17-27.