**Исторические границы столицы: от Кремля до МКАД**

В начале нашего необычного путешествия в прошлое столицы и родной русской речи хочу напомнить вам основные сведения о росте и смене кольцевых крепостных и иных укреплений Москвы, превращающихся от века к веку в линию границы города.

Древнейшее кольцо, защищавшее сердце города, — Кремль. Историки и археологи полагают, что небольшая славянская крепость возникла на высоком Боровицком холме у места впадения Неглинки в реку Москву не позднее конца XI века. Почти столетие спустя, в 1156 году, Юрий Долгорукий повелел построить «город», окруженный рвом и валом (напомним, что общеславянское слово город означало первоначально «ограда, забор», затем «огороженное место» и далее — «город, крепость»). Крепость Юрия Долгорукого была в 5—6 раз больше по своим размерам, чем древнейшие укрепления на Боровицком холме, но уже в 1237 году она была разрушена захватчиками из Орды. В 1339 году Кремль получил стены и башни из мощных дубовых бревен, а при великом князе Дмитрии Донском, в 1367 году, он стал каменным: новые стены мастера-строители сложили из подмосковного бело-желтого известняка. Те стены и башни Кремля, которые мы видим сейчас, были созданы из красного кирпича по проекту итальянских архитекторов Марка Фрязина, Антона Фрязина, Петра Фрязина и Алевиза Нового в 1487—1491 гг. Новая кремлевская крепость соединила в себе традиции русского оборонного зодчества и достижений западно-европейской фортификации.

Первое кольцо, примыкавшее к Великому посаду, появилось еще в конце XIV века: тогда посад был защищен валом. В 1534 году граница была укреплена — появились древоземляные укрепления и ров. А в 1535—1538 годах на их месте москвичи возвели Китайгородскую стену (об этом мы с вами достаточно подробно говорили в статье «Лубянка, Китай-город»). Эта каменная твердыня на нескольких своих отрезках сохранилась до наших дней. Помимо названия станции метро «Китай-город» есть еще один «топонимический потомок» китайгородских укреплений и городской границы — Китайский проезд, выходящий на Москворецкую набережную.

Второе кольцо — знаменитый Белый город. Кстати говоря, название его до сих пор вызывает споры среди историков, топонимистов, краеведов. Одни полагают, что наименование этого оборонительного рубежа связано с белым цветом самой каменной стены, другие напоминают, что внутри укреплений находились так называемые «белые земли», то есть освобожденные от земских податей. В конце XIV века эта часть Москвы была обнесена валом и рвом. Стена Белого города была возведена позднее — в 1585—1593 годах. Руководил этими работами известный зодчий Федор Конь. В статье, посвященной Тверскому бульвару и Пушкинской площади, рассказывается о том, что к середине XVIII века стена Белого города утратила свое фортификационное значение: в конце того же столетия ее разобрали, а затем, в XIX веке по всей этой бывшей границе Москвы были устроены бульвары. Память о самом наименовании этой городской оборонительной линии хранит современный топоним Белгородский проезд (в XIX веке он именовался проездом Белого Города). Эта небольшая улочка расположена близ площади Покровские ворота. Несколько таких наименований московских площадей — также свидетели былой славы Белого города, его мощных и надежных ворот: площадь Никитские Ворота, площадь Мясницкие Ворота, площадь Сретенские Ворота, площадь Яузские Ворота, площадь Петровские Ворота. Вторая граница Москвы узнается в крутой линии современного Бульварного кольца.

Третье кольцо — Земляной город, или Деревянный город, известный в истории Москвы также под названием Скородом. Топоним Скородом связан с тем, что деревянные укрепления по этой линии строились не капитально, основательно, а быстро. Существует еще одна версия: это название в большей мере относится к территории между Белым и Земляным городом, где дома подчас строили как бы на скорую руку, поскольку эта часть Москвы часто разрушалась неприятелем, сжигалась. Первоначальные укрепления Земляного города действительно представляли собой деревянную стену, не которой было более 60 башен, в том числе — 12 воротных башен. Эта фортификационная система длиной более 15 километров и высотой около 5 метров была выстроена в 1591—1592 годах. В 1611 году деревянные укрепления были полностью уничтожены пожаром. В XVII веке, в 30-е годы, москвичи возвели на протяжении всей этой линии, которая сейчас легко узнаваема в Садовом кольце, мощный земляной вал и вырыли перед ним ров, а в 1659 году выстроили еще и деревянную ограду. Земляной город в период с 1683 по 1742 год служил таможенной границей Москвы. В XVIII веке он утратил свое оборонительное значение, и в 1816—1830 годах земляной вал был срыт, а ров засыпан. Само наименование Земляной город исчезло из московской речи в XIX веке. Красивые сады, появившиеся на месте срытого вала, были уничтожены уже в середине XX века — в сталинское время. Оставшиеся топонимические свидетельства существования Земляного города представляют собой названия некоторых отрезков Садового кольца: Валовая улица (между Павелецкой и Серпуховской площадями), улица Крымский Вал (между Калужской площадью и Крымской набережной), улица Зацепский Вал (между Малым Краснохолмским мостом и Валовой улицей), улица Земляной Вал (многие москвичи помнят эту улицу под именем улица Чкалова, такой топоним существовал с 1957 по 1990 год) и площадь Земляной Вал (топонимический «новодел», расположена между улицами Земляной Вал, Старой Басманной, Садово-Черногрязской, площадью Цезаря Куникова и улицей Покровкой).

Четвертое кольцо — Камер-Коллежский вал, насыпанный в 1742 году Камер-Коллегией, особым государственным ведомством, которое ведало всеми доходами Российской державы — на заставах этого вала взималась пошлина за ввозимые в город товары. Высокий земляной вал длиной в 37 километров, укрепленный рвом и заставами, унаследовал имя выстроившей его Камер-Коллегии. Историческая справедливость требует упомянуть и о предшественнике Камер-Коллежского вала. При Петре I в нескольких ключевых местах на главных дорогах-радиусах, которые вели в Москву, были выстроены заставы для взимания пошлины и проверки документов. В 1731 году между этими заставами была выстроена деревянная стена, которую стали называть Компанейский вал: ее возвела компания купцов, которые взяли у правительства откуп на продажу водки. Постройкой Компанейского вала создавалась преграда для ввоза в Москву контрабандной водки — так купцы стремились защитить свои интересы. Правда, Компанейская стена прожила недолго; обветшавшие постройки были разобраны москвичами на дрова.

Камер-Коллежский вал по сравнению с ней был гораздо более мощным укреплением. Деревянной стены на нем не было — это было только одно сплошное кольцо из высокого земляного вала, вдоль которого периодически проезжали наряды конной стражи. После отмены таможенных сборов за водку функция Камер-Коллежского вала как таможенной границы практически свелась к нулю; с конца XVIII века он превратился в фактическую границу города. С начала XIX века, точнее, с 1806 года, Камер-Коллежский вал начал служить официальной полицейской границей Москвы, а с 1864 года — муниципальной (вплоть до 1917 года). Это была реальная административная граница между городом, управлявшимся городской думой, и Московским уездом, управлявшимся земством. По линии вала существовало 18 застав, которые также оставили о себе след в московской топонимии, вам, вероятно, известны площадь Дорогомиловская Застава, площадь Серпуховская Застава, площадь Проломная Застава, площадь Тверская Застава (в 1932—1990 годах она именовалась площадью Белорусского вокзала). Сами заставы были ликвидированы в 1852 году. Земляной Камер-Коллежский вал срыли во второй половине XIX века, по его ломаной кольцеобразной линии прошли достаточно известные вам улицы, сохранившие — так же, как и улица Хамовнический Вал, с которой вы познакомитесь в статье, посвященной Хамовникам и Девичьему полю, — в составе своих имен слово вал: улица Богородский Вал, Олений Вал, Сокольнический Вал, Бутырский Вал, Сущевский Вал, Грузинский Вал, Пресненский Вал, Трехгорный Вал, Серпуховской Вал, Даниловский Вал, Симоновский Вал, Крутицкий Вал, Рогожский Вал, Золоторожский Вал, Лефортовский Вал, Госпитальный Вал, Семеновский Вал, Измайловский Вал, Преображенский Вал. Площадь Москвы в границах Камер-Коллежского вала составляла 7089 гектаров — меньше семи процентов площади современного города. Сам вал сохранился только в одном месте — на границе Хамовников и Лужников: по нему проходит Окружная железная дорога. Так что, выйдя из станции метро «Спортивная» и направляясь на стадион, вы можете пройти прямо под этим высоким валом, четвертой границей Москвы.

Пятое кольцо было образовано Окружной железной дорогой. Ее спроектировал и построил вокруг Москвы начала XX века видный русский инженер П. Рашевский. Длина пятого, «инженерного», московского кольца, на плане похожего скорее на замкнутую петлю, сильно вытянутую к северо-западу, составляет уже 54 километра. Строительство Окружной железной дороги продолжалось с 1903 по 1908 год — именно тогда по ней и было открыто движение. Дорога быстро стала фактической границей Москвы, а вскоре после Февральской революции 1917 года, 23 мая, она получила официальный статус муниципальной черты, управлявшейся городской думой (городская черта, которая юридически управлялась градоначальством, выполнявшим преимущественно полицейские функции, охватывала — за счет некоторых бывших территорий Московского уезда — большую площадь, чем черта муниципальная). Тогда площадь города составляла около 242 квадратных километров. Сохраняя в основном эту городскую границу, Москва росла за счет новых клиньев — районов жилищного строительства: к 1959 году размер площади Москвы измерялся 356 квадратными километрами. Пятое кольцо не оставило в столичной топонимии никаких следов.

Шестое кольцо — Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД), современная граница столицы. Сразу же следует еще раз уточнить, что в нескольких местах (Солнцево, Митино, Бутово, Косино и др.) город, вынужденный расширять свою территорию для строительства нового жилья, уже перешагнул ее; на карте хорошо видны лепестки новых территорий Москвы на северо-западе, юге, востоке. Но МКАД продолжает успешно выполнять свою роль важнейшей артерии (ее длина — 109 километров), основной части административной границы Москвы и — как это ни парадоксально для конца XX века — оборонительной линии, поскольку въехать в Москву, минуя пересечения МКАД, с основными шоссе, ведущими в наш город невозможно. Поэтому в таких точках организовано круглосуточное боевое дежурство сотрудников милиции, ГАИ и ОМОН. Благодаря эффективной заботе правительства Москвы МКАД почти полностью реконструирована и приобрела черты, присущие действительно современной трассе международных стандартов.

Сейчас в Москве строится еще одно кольцо, на которое транспортники, многие другие городские службы, а также миллионы москвичей возлагают очень большие надежды. За ним, вероятно, закрепится в качестве официального название «Третье кольцо»: сейчас именно так его уже называют и строители, и жители города, и историки, обеспокоенные тем, чтобы в результате строительных работ как можно меньше пострадало архитектурное, историко-культурное наследие и многочисленные памятники.

Сторительство Третьего кольца близится к завершению. В Лефортово строительство вызвало немало споров и даже острых противоречий: общественность буквально грудью защищала памятники архитектуры, обойти которые новая трасса никак не могла. В соответствии с принятым компромиссным решением, новое кольцо в районе Лефортова проходит по подземному тоннелю длиной около трех километров. Глубина тоннеля составляет 22 метра. Въезжать в этот во многом уникальный для Москвы тоннель автотранспорт будет у Бакунинской улицы, а выезжать — у площади Проломной Заставы. Далее Третье кольцо идет (частично по еще одной эстакаде) до Автозаводской улицы и Автозаводского моста. Протяженность эстакады — 1,5 км. Следующий участок кольца — от Тульской улицы до площади Гагарина. Затем кольцо преодолевает Москва-реку и по новой эстакаде минует все Лужники и местами идет вдоль Московской кольцевой железной дороги, выходя через новый Бережковский мост практически прямо и к новому деловому району столицы — так называемому Сити. А там уже — рукой подать до Беговой улицы...

Строительство новой кольцевой трассы должно быть завершено к 2005 году. Создание Третьего транспортного кольца столицы первый вице-премьер Москвы В. И. Ресин назвал «масштабным историческим событием, сопоставимым по своему размаху с возведением московского метрополитена». Средства массовой информации отмечают, что в ходе инженерных работ будет использовано большое число сложных планировочных решений: это связано с тем, что автомагистраль пройдет по плотно застроенным участкам, а также с необходимостью переноса значительного количества разнообразных коммуникаций. Стоит также напомнить, что у проекта строительства третьего транспортного кольца — непростая история. Московские власти приступили к его реализации еще в начале 80-х годов, однако затем в связи с многочисленными протестами общественности, выступавшей в защиту памятников архитектуры (особенно — в районе Лефортова), проект был заморожен...

Годичные кольца любого дерева рассказывают не только о его возрасте. Вековые кольца исторических границ Москвы, как вы убедились, не просто пограничные линии, а особые свидетели прошлого Москвы и России.

Немало других русских городов тоже росли кольцами вокруг крепости и древнего центра. Но все же, как писал великий русский историк Н. М. Карамзин, — «Кто хочет знать Россию — побывай в Москве»!