

Пытаясь установить, на какой ступени развития мы сейчас находимся, мы замечаем, что те же требования, которые ставились архитекторами при разрешении отдельных новых строительных задач, в тех же выражениях предъявляются к оформлению всего города. Это требование обозримости и максимальной быстроты передвижения, которому могут удовлетворить только новые материалы, одинаково свойственно всем новым архитектурным проблемам.

В этом можно видеть скачок от актуального в то время овладения передвижением людских масс к актуальному в наши дни овладению механизированным транспортом (автомобили). Виктор Бальтар (1805-1874), имя которого осталось связанным с Парижским крытым рынком, не был ни крупным архитектором, ни выдающимся конструктором. Он сперва построил массивный каменный павильон (1851 -1852г.), затем совершил поездку в Англию и нашел, что и там нечему учиться. Он получил одобрение парижских «отцов города», которые, как говорит Л.-А. Буало,

Но рядом с Бальтаром во Франции жили люди, прекрасно понимавшие, как нужно приступить к такой задаче,- прежде всего архитектор Горо и строитель железных дорог Флаша. Их проекты, да и другие, давно уже были представлены, когда Бальтар возводил свой каменный павильон. Горо никогда не построил ни одного здания, но он предвидел и предвосхитил будущее развитие. В его проекте крытого рынка мы видим смело перекинутую параболу с пролетом в 86 м. В новостройку хорошо подойдут [двухъярусные кровати](#)

.

Впрочем, здание все же опоясано стенами, и, вероятно, понадобились бы мощные опорные столбы, чтобы воспринять боковой распор. Флаша составил проект, положенный, собственно говоря, позднее в основу сооружения Бальтара. Но при всей своей конкретности этот проект бесконечно смелее того, что воплощено в сооружении Бальтара. То, что именно пророк железнодорожного строительства нашел наиболее элегантное и наиболее конкретное решение, вполне согласно с духом развития.