

Гельфонд Анна Лазаревна (Н. Новгород). Академик РААСН, доктор архитектуры, профессор. Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет (603950, Россия, Нижний Новгород, ул. Ильинская, 65. ННГАСУ). Эл. почта: gelfond@bk.ru.

Gelfond Anna L. (Nizhni Novgorod). Academician of RAACS, Doctor of Architecture, Professor. Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering (65, Ilyinskaya St, Nizhni Novgorod, 603950. NNGASU). E-mail: gelfond@bk.ru.

Архитектурные аспекты преобразования бывших портовых территорий

Аннотация. Формирование архитектурной типологии здания – процесс вторичный и длительный по отношению к развитию новых технологий. Здание или сооружение не успевает меняться по определённому алгоритму в ногу с техническим прогрессом. Ещё больше вопросов возникает, если речь идёт об обширных территориях, связанных единым технологическим процессом. В практике архитектурно-градостроительной адаптации промышленных предприятий к новой функции выделяется тема современного использования территорий бывших портов и гаваней. Особенности их архитектуры по определению диктовались не только спецификой конкретного города, но и его взаимосвязью с другими городами, так как порты одновременно ворота и узлы коммуникативного каркаса, основу которого задают. Архитектурные аспекты преобразования бывших портовых территорий характеризуются общими и локальными приёмами. Они раскрываются на основе выявления функциональных, конструктивных, композиционно-художественных особенностей современной застройки территорий бывших портов и гаваней. Тема рассматривается на примерах Ганзейской набережной в Брюггене, старой гавани в Генуе, района Доклендс в Лондоне, Хафен-Сити в Гамбурге, Медиа-порта в Дюссельдорфе, Стрелки в Нижнем Новгороде. Статья сопровождается авторскими фотографиями.

Ключевые слова: архитектурное формирование, порт, здание, сооружение, общественное пространство

Architectural Aspects of the Transformation of the Former Port Areas

Abstract. The formation of the architectural typology of a building is a secondary and long-term process in relation to the development of new technologies. A building or a structure does not have time to change according to a certain algorithm in step

with technological progress. Even more questions arise if we speak about vast territories connected by a single technological process. In the practice of architectural and urban planning adaptation of industrial enterprises to a new function, the topic of modern use of the territories of former ports and harbors has its specifics. The features of their architecture, by definition, were dictated not only by the peculiarities of a particular city, but also by its relationship with other cities, since ports are both gates and nodes of a communicative framework, the basis of which is influenced by them. The architectural aspects of the former port territories transformation are characterized by general and local techniques. The general and local features in the architectural formation of the former port territories are revealed on the basis of identifying the functional, structural, compositional and artistic features of their current development. The topic is considered on the example of the Hanseatic Embankment in Bruggen, the old harbor in Genoa, the Docklands district in London, HafenCity in Hamburg, the Media Port in Dusseldorf, the Strelka in Nizhny Novgorod. The article is accompanied by the author's photos.

Keywords: Architectural formation, Port, Building, Structure, Public space

Введение

В обширной практике архитектурно-градостроительной адаптации промышленных предприятий к новой функции выделяется тема современного использования территорий бывших портов и гаваней. Район Доклендс в Лондоне, Медиа-порт в Дюссельдорфе, старая гавань в Генуе, набережная Брюгген в норвежском Бергене – далеко не полный перечень известных примеров, иллюстрирующих разные варианты сегодняшнего бытования этих некогда закрытых объектов. Причём, сказав «закрытых», можно с уверенностью опровергнуть себя: именно морские и речные порты открывали миру эти города, многие из которых входили в Ганзейский союз,

существовавший на протяжении пяти столетий – с середины XII до середины XVII века. Порты были воротами в эти города и задавали специфику коммуникативного каркаса Европы, являясь его узлами.

«Ганза строилась по матричному принципу при минимальной иерархии внутри системы... Матричный принцип придавал устойчивость всей конструкции даже в условиях меняющегося состава ганзейского союза. Вступление в Ганзу или выход из Ганзы нескольких городов не нарушало общей устойчивости системы... Контроль над новыми территориями никогда не стоял в центре усилий Ганзы. Гораздо важнее для городов – членов союза – было удержать контроль над линиями морских и речных коммуникаций» [1].

Анализируя изменение влияния городских систем на глобальные судоходные сети, Сесар Дюкрюэ ссылается на эссе Анны Бретаньоль (2015), в котором выявлено три последовательных этапа снижения роли морских потоков для городского развития [2]:

– первый этап (XIII–XVIII века) характеризовался слабыми связями между городами и решающей ролью морского транспорта в городском развитии;

– второй этап (XIX – середина XX века) характеризовался прочными связями между городами, при этом водный транспорт стал сочетаться с железнодорожными и автомобильными перевозками, породив многочисленные мировые города-ворота;

– третий этап (вторая половина XX века до настоящего времени) характеризуется появлением пространственных и функциональных моделей разделения портовых городов: перенос портовых сооружений из городских центров на окраины городов в районы с более благоприятными условиями.

Судоходство неуклонно развивалось, хотя и перестало быть основным средством транспортной коммуникации, уступив это право железнодорожным и автомобильным перевозкам. Также менялись и портовые технологии: корабли и баржи стали крупнее, в 1950-е годы для морской торговли

стали использоваться большие суда-контейнеровозы. Это привело к тому, что в 1960-е годы во многих городах началась поэтапная реконструкция территорий портов, центральное расположение которых, а также их композиционная и смысловая роль в формировании набережных портовых городов как их главных фасадов, превратило это в серьезную градостроительную задачу.

Порт-фасад. Ганзейская набережная в Бергене

Берген, город на северо-западе Норвегии, с 1350 года входил в Ганзейский союз и был одним из его важнейших центров на севере Скандинавии. Средневековая набережная Брюгген – объект культурного наследия ЮНЕСКО – морской фасад узнаваемого силуэта из сплошных двускатных кровель. На набережную выходят 17 узких (в три-четыре световые оси) трёхэтажных деревянных ярко окрашенных фасадов. Цветовая гамма – белый цвет, охра жёлтая и охра красная – сообщает северному пейзажу южное тепло (рис. 1). «Старая верфь Бергена сохранила свою прямоугольную планировочную структуру с узкими улицами. Многие деревянные дома сгорели, в настоящее время уцелело 58 зданий. Это галерейные дома с высокими чердачными этажами. Функциональное решение домов включало торговые помещения на нижних этажах и жилище для приказчиков – на верхних, сейчас квартал нежилой. Здесь размещаются помещения для администрации музея, сувенирные магазины и кафе. Причудливая смесь сохранившихся, тщательно восстановленных конструкций и откровенных новоделов создает некую карнавальную среду, характерную для средневековых деловых центров, когда деловая функция вынуждена была «прятаться» за ярмарочное веселье или балаган, а торговая сделка выступала как тайна» [3, с. 142–144].

Порт-город. Хафен-Сити в Гамбурге

В Гамбурге, расположенном на нижней Эльбе в 110-ти км от места её впадения в Северное море, находится самый большой морской и четвёртый по величине речной порт Германии. Район Хафен-Сити двадцать лет назад представлял собой действующий порт, мощности которого сильно устарели и «пятно» которого на генеральном плане города стало слишком маленьким для разносторонних функций современного порта. Для больших судов решено было построить новый терминал, и в начале 2000-х годов был осуществлен окончательный перенос порта в западную часть города.

Гамбург – один из трёх городов (наряду с Любеком и Бременом), который оставался в Ганзейском союзе до его окончательного роспуска в 1862 году. В 1871 году город стал частью Германской империи, но желание сохранить экономические привилегии продиктовало необходимость развития отдельной территории свободной торговли вдоль берега Эльбы – города в городе. С этой целью с 1883-го по 1927 год на каналах реки был возведён комплекс портовых складов Шпайхерштадт, в



Рис. 1. Ганзейская набережная Брюгген. Берген, Норвегия. Фото 2010 года¹

¹ Статья иллюстрирована фотографиями разных лет, сделанных А.Л. Гельфонд.

2015 году внесённый в Список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО. Построенный на дубовых сваях на месте снесённых жилых домов XVI – XVIII веков, Шпайхерштадт плотной двух-, трёхслойной стеной отсёк автономный район порта от центра города. Несмотря на центральное расположение, эта часть города, где проходила разгрузка, погрузка и таможенный до-смотр торговых судов, была закрыта для доступа. Пакгаузами была закреплена многослойная линейная планировочная структура, исторически заданная этому месту каналами. Один из фасадов складских сооружений выходил на улицу, противоположный – на канал, в этом была преемственность по отношению к снесённым гражданским зданиям.

Краснокирпичные шести-семиэтажные здания складов, адресующие к неоготическому стилю, имеют сборный стальной каркас [4, с. 288–289]. Во время первой мировой войны часть складов была разрушена. Они были восстановлены с использованием сохранившихся фрагментов. Объекты, построенные после первой мировой войны, в 1920 годы, уже не носят черт неоготики. Однако и сегодня именно этот стиль во многом задаёт масштаб, характер, а порой и диктует художественный образ района в целом. Характерно, что до настоящего времени часть помещений старинных пакгаузов используется по прямому функциональному назначению – для хранения отдельных товаров.

Город на реке, весь послевоенный период Гамбург развивался «от центра к периферии» и буквально «отвернулся» от протекающей через него Эльбы. Когда территорию заброшенной гавани отдали под постройку нового городского комплекса, эта ситуация кардинально изменилась. Теперь вода органично включена в градостроительный контекст и обрела новое качество, став существенным фактором, определяющим привлекательность места и расположенных на нём зданий. В основе концепции современного Хафен-Сити лежит принцип открытости и интеграции в жизнь и облик Гамбурга (рис. 2).

Идея преобразовать окраины порта в Гамбурге появилась в 1990 годы. Первое исследование по городской регенерации

периферии портовой территории провел известный архитектор, профессор Фольквин Марг. Видение Хафен-Сити было представлено весной 1997 года. На том этапе регенерация касалась только сравнительно узких участков на берегу реки и включала, прежде всего, восстановление набережной Эльбы в Альтоне [5].

Конкурс на градостроительную концепцию Хафен-Сити проходил в 1999 году. Площадь около 157 га должна была превратиться в престижный городской район со смешанным использованием – жильё, работа, отдых. При этом речь шла не о создании крупного жилого района на периферии или города-спутника, а о расширении исторически сложившегося центрального ядра с развитой инфраструктурой. Победителем стал совместный проект архитектурных бюро «Гамбургплан» и Кис Кристианс / АСТОК («Hamburgplan» и Kees Christiaanse / ASTOC). Генеральный план трактовал Хафен-Сити как модель европейского внутреннего города XXI века, материализованный символ нового делового, социального, культурного и городского экономического прорыва, который оставит свой отпечаток в центре Гамбурга на многие десятилетия [5]. В то же время генеральный план был достаточно гибким, чтобы легко адаптироваться к будущим изменениям, которые могут возникнуть в процессе разработки.

В основе архитектурно-планировочной концепции нового района лежит идея максимального сохранения природных и историко-культурных особенностей территории, «духа места», с одной стороны, и привнесение в него социально-экономической значимости – с другой. Характерная топография места – прорезающие сушу каналы, узкие длинные «языки» бывших исторических гаваней и очертания набережных, «морской» характер района в целом – всё это нашло отражение в проекте (рис. 3).

В Генеральном плане был заложен ряд основных принципов развития территории:

– *экономический принцип этапности*, обеспечивающий рациональное финансирование и освоение территории:



Рис. 2. Пакгаузы Шпайхерштадт. Гамбург, Германия. Фото 2020 года



Рис. 3. Хафен-Сити. Вид с набережной Эльбы. Гамбург, Германия. Фото 2020 года

развитие района Хафен-Сити идёт поэтапно и поквартально продвигается как по продольной оси запад-восток, так и в направлении исторического складского района Шпайхерштадт;

– *градостроительный принцип*: взаимодействие с историческим центром города – создание архитектурной среды, органичной сложившейся застройке Гамбурга;

– *принцип ограничения этажности*: объёмно-планировочный принцип – средняя этажность зданий – шесть-семь этажей, высота доминант – 11–12 этажей;

– *принцип многократного использования территории*: метро, грузовой транспорт, подземные парковки, инженерные коммуникации, склады; наземные проезды и городской транспорт; особое значение для строительства в этом регионе имеет защита от наводнений, все здания и улицы подняты на высоту 7,5 м над уровнем моря;

– *многофункциональность застройки в целом и каждого здания в отдельности*: в основе функциональной концепции комплекса лежит идея жизнеспособности этой части города, которая реализуется путём создания учреждений культуры, образования, досуга, торговли, питания, обслуживания, а также связывающих их общественных пространств.

Необходимо отметить, что одновременно со строительством Хафен-Сити в Гамбурге в начале 2000-х годов был осуществлён окончательный перенос порта в западную часть города, где в районе Альтенвердер формировался со-

временный портовый комплекс. Напротив этого района со стороны города находятся деловые центры Фишмаркт (нем. Fischmarkt) и Докланд (нем. Dokland). Их художественный образ одновременно продиктован традиционной архитектурой Гамбурга – краснокирпичные здания деловых центров в районе Фишмаркт – и в то же время неразрывно связан с морем – офисное здание Докланд, арх. Хади Тегерани (Hadi Teherani, 2004–2005. Рис. 4).

Характер планировочной структуры диктует протяжённая продольная ось запад-восток и несколько поперечных мостов, которые связывают район Хафен-Сити с центром города. Такой подход определил регулярную квартальную планировку с достаточно плотной квартальной застройкой вдоль улиц, раскрытую к воде – реке и каналам, с отдельными зелёными анклавами, подчинёнными ей.

Градостроительная и смысловая доминанта (H = 110 м) – здание Филармонии на Эльбе [(нем. Elbphilharmonie), архитектурное бюро Херцог и де Мерон (Herzog & de Meuron, 2007–2017)] – многофункциональный комплекс общей площадью 120000 кв. м с двумя концертными залами, отелем на 2,5 тысячи номеров, офисами, квартирами и смотровой площадкой (рис. 5). Подиумом для объёма филармонии является объект культурного наследия – старый кирпичный склад Кайшпайхер А. [(1965, архитектор Вернер Каллморген) (Kaispeicher A, арх. Werner Kallmorge)], первоначально используемый для хранения кофе- и какао-бобов [6]. При реконструкции памятника архитектуры предполагалось минимальное вмешательство в его структуру – организация функции внутри без нарушения внешнего облика. Наклонный туннель с протяжённым эскалатором, прорезая несколько этажей парковки, поднимает посетителей на открытую обзорную террасу – плазу. Отсюда, со смотровой площадки между нижним (историческим) и верхним объёмами открывается вид на порт с одной стороны и на панораму города – с другой. На этой отметке максимально читается и объёмно-пространственный замысел организации внутреннего пространства – пористость, проницаемость интерьеров, идея перетекающих пространств [7].

Волнообразный абрис кровли Филармонии на Эльбе – вероятно, единственный явно артикулированный приём морских ассоциаций в облике здания в Хафен-Сити. Прозрачные волны, «разбиваясь» о непрístupные краснокирпичные подиумы порта, застывают в неподвижности у его «ворот». А в целом романтика дальних странствий и эстетика морских лайнеров не прочитывается напрямую в художественном образе объектов Хафен-Сити. Город-порт, город на воде – это общая смысловая и композиционно-художественная тема, объединяющая все подходы к градостроительному решению района в целом и каждого здания в отдельности. Хафен-Сити инфоцентр Кессельхаус с 2000 года работает в историческом здании бывшей котельной, снабжавшей Шпайхерштадт электроэнергией. Здание было построено в 1887 году по проекту Ф.-А. Мейера и реконструировано в 2000 году по проекту архитектурного бюро фон Геркан, Марг и партнёры



Рис. 4. Офисное здание «Докланд». Гамбург, Германия. Архитектор Хади Тегерани. 2004–2005 годы. Фото 2020 года



Рис. 5. Филармония на Эльбе. Гамбург, Германия. Архитектурное бюро «Херцог и де Мерон». 2007–2017 годы. Фото 2020 года

(gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner) [4, с. 138]. Одноэтажный объём из красного кирпича с рядом арочных проёмов фланкируется слева и справа асимметричными кирпичными башнями, акцентная роль которых усилена ажурными металлическими цилиндрическими конструкциями. С 2000 года инфоцентр подробно освещает историю развития Хафен-Сити, различными медийными способами выявляя главные события на каждом из этапов. Композиционным центром внутреннего пространства является макет Хафен-Сити в масштабе 1:500, размером 8×4 м. Именно к этой традиционной и доступной по форме модели приковано внимание, и вокруг неё происходит общение.

Защита от наводнений – важная проблема для бывших портовых территорий. Благоустройство набережной Эльбы в Хафен-Сити было выполнено в рамках модернизации городской системы защиты от наводнений архитектурным бюро Захи Хадид (Zaha Hadid Architects, проект 2006 года). Как известно, набережные – особый тип инженерных гидротехнических сооружений и одновременно архитектурно-градостроительных структур. Обеспечивая безопасность и защиту городской береговой территории, современная набережная, насыщенная разнообразными функциями, – это тот потенциал, на котором строятся общественные пространства городов. Контактная зона в системе «город–река», пограничная зона, край, с одной стороны, и главный фасад – с другой, набережная принимает правила формирования архитектуры, заданные ей природными и антропогенными векторами.

«В 2006 году выяснилось, что сооружения могут не справиться с экстремальными приливами, поэтому их необходимо было нарастить практически на метр и усилить перегруженный фундамент. С помощью компьютерных технологий удалось предсказать, что барьер должен быть не менее 8 м высотой, чтобы защитить Гамбург от будущих приливов. Бюро условно разделило набережную на две части: западная сторона расположилась на уровне 8,9 м, а восточная – на 8,6 м» [8]. Но набережная в Хафен-Сити не даёт возможности погрузиться в инженерные проблемы и считать её как сложное конструктивное сооружение: смотровые площадки, амфитеатры, выделенные велосипедные дорожки по всей длине дамбы и пешеходные переходы на замыкании улиц превратили её в значимое общественное пространство (рис. 6). Безопасное, комфортное, доступное и информативное композиционное решение позволяет созерцать открывающиеся виды на акваторию и в то же время легко вернуться в общественно-деловой центр района.

Медиа-порт в Дюссельдорфе

Промышленный и торговый порт в Дюссельдорфе был официально открыт в 1896 году на живописном полуострове южнее исторического ядра города и считался одним из самых современных портов Европы, прежде всего за счёт механизации и электрического оснащения. Порт играл важнейшую роль в формировании экономики Дюссельдорфа, поставляя в

город продовольственные и промышленные товары, а также строительные материалы, преимущественно древесину.

Название Медиа-порт, Медийная гавань, место получило после возведения телебашни Рейнтурм [(Reinturm), арх. Гаральд Дайльман, (Harald Deilmann, 1981)]. Кроме доминирующей функции теле- и радиовещания, башня Рейна включает целый ряд сопутствующих функций, среди которых, прежде всего, досугово-развлекательная. Три уровня башни открыты для посетителей: на отметке 180 м расположен вращающийся ресторан, на следующем уровне – кафетерий, выше – обзорная площадка, с которой открываются виды на город и район Медиа-порта. Вокруг башни располагается пейзажный парк «Билк», в котором, как острова, расположены автономные архитектурные объекты. Парк искусств запроектирован ландшафтным архитектором Георгом Пенкером, который трактовал его как искусственные джунгли.

Разомкнутый «лабиринт» из растительных скульптурных форм ведёт к зданию «Городские ворота» [(архитектурное бюро Петцинка, Пинк и партнёры (Petzinka, Pink & Partner, 1992–1998)]. Это две башни бюро, объединённые тремя верхними этажами, как мостом. В плане сооружение являет собой параллелограмм со сторонами 66×50 м. Соответствующее градостроительное положение – у входа в Медиа-порт – продиктовало форму и композиционную роль объекта.

Квартал Новой таможни, [арх. Ф. Гери (Frank Gehry), 1996–1999] – ансамбль из трёх зданий-скульптур. Название обусловлено тем, что исторически на этом месте располагалась старая таможня дюссельдорфского порта. Художественная идея ансамбля Новой таможни – «семья» из трёх родственных объектов: крупные объекты-родители – белый и красный (по краям) – отражаются в зеркальной серебристой поверхности объекта-ребёнка (посередине). Сложная скульптурная форма обогащена также идеей террасности: каждое из трёх зданий состоит из разновысоких объёмов.



Рис. 6. Благоустройство набережной Эльбы в Хафен-Сити. Гамбург, Германия. Архитектурное бюро Захи Хадид. Проект 2006 года. Фото 2020 года

Дополнительный вращающий момент задают оконные блоки в боксах, направленных под разными углами к поверхности стены. В результате здания словно кружатся в ритме джаза или свинга. Вместе с ними кружится и зритель, обходя объект со всех сторон.

От зданий Новой таможни вдоль залива идёт набережная, под ней находится транспортный туннель, он тянется вдоль берега Рейна почти на два километра. Ещё три параллельные набережной улицы плотно обстроены как реконструированными, так и новыми сооружениями. В отличие от островных объектов, о которых рассказано выше, это здания-кварталы, скомпонованные в рядовую застройку. В ней чередуются краснокирпичные памятники промышленной архитектуры конца позапрошлого столетия, состоящие на государственной охране, и стеклянные современные здания. В формообразовании последних можно прочесть ассоциации с кораблями, зашедшими в порт. Таково здание европейского Медиа-института Гранд Бьюти [(Grand Bateau), арх. Клод Васкони (Claude Vasconi)]. Это линейная композиция из двух объёмов, обращённых фасадами к параллельным улицам. Одна из частей – гранитная призма с ленточными окнами – символизирует пирс. Вторая, прозрачная, криволинейная – приставший корабль с тектонически выявленными палубами.

Две стороны залива застроены контрастными по архитектуре зданиями. «Волнорезом» между ними служит здание Порт Ивент Сентер (Port Ewent Center) с нависающим над ним «Воздушным утюгом» [арх. Норберт Ванслебен (Norbert Wansleben), 2002]. Санированный объект исторического наследия – красный дом с двускатной крышей – используется как дискотека (рис. 7 а).

«На другой стороне залива – брандмауэрная застройка из одновременных и разнохарактерных зданий. Её доминантой служит 17-этажный деловой центр «Колориум» [(Colorium), арх. Уильям Олсоп (William Alsop), 2001] (рис. 7 б). Строгий

призматический объём имеет одинаково решённые стеклянные фасады. Их фронтальная композиция адресует к пиксельной структуре компьютерной картинки. Другие ассоциации – конструктор Лего: разноцветные составные части (17 вариантов) собраны в систему и объединены бордовым объёмом вертолётной площадки. Консольно выступая в сторону реки, ночью этот элемент подсвечивается изнутри и превращается в парящий над рекой светящийся объект» [3, с. 118–124].

Образная сторона соседних зданий строится на сочетании реконструированных и вновь возведённых объектов. Преднамеренная разнохарактерность придаёт строгим объёмам с деловой функцией облик самостоятельного строительства. По этому принципу строится четырёхчастный комплекс, запроектированный архитектором Альберто Приоло (Alberto Priolo). Современное здание отеля «Мариотт» соседствует с кирпичным зданием бывшего амбара, построенным в 1938 году, которое является объектом культурного наследия и в настоящее время реконструировано под бюро. С севера, контрастируя с изящным объёмом виллы, к ней примыкает бывшее хранилище, приспособленное под медиа-центр. Фасады решены достаточно скупыми средствами, сохранив ленточное остекление и метрический ряд пилястр и горизонтальных поясов, характерных для промышленной архитектуры. Их неповторимый художественный облик создан за счёт «карабкающихся» по вертикальной плоскости разноцветных ластиногих фигурок [художница Розали (Rosalie)].

Порт – деловой центр. Доклендс в Лондоне

Обратимся к району Доклендс в Лондоне. Эта территория доков вдоль Темзы состоит из отдельных городов-спутников Лондона, связанных между собой железнодорожным транспортом. «В течение целого ряда лет она подвергается комплексной реконструкции под многофункциональный деловой центр. Главным объектом этого крупного градостроительного



а)



б)

Рис. 7. Медиа-порт. Дюссельдорф, Германия. Фото 2009 года

образования является Кенери Вурф (Canary Wharf). Именно это место превратилось в настоящее время в главный новый деловой район Лондона. Здесь расположено приблизительно 1,3 млн кв. м офисных площадей для различных компаний, банки, крупные торговые центры и представительства, рестораны, клубы и другие сопутствующие учреждения и помещения, обеспечивающие условия для работы, которая превращена здесь в образ жизни» [3, с. 89–92].

Здания деловых центров Кенери Вурф, запроектированные архитектурными фирмами Скидмор Оуингс Мерилл, Кон Педерсен Фокс, Цезар Пелли и партнёры, ХОК (Skidmore, Owings & Merrill, Kohn Pedersen Fox, Cezar Pelli & Partner, HOK), объединены в динамично развивающуюся композицию с выраженным центром в виде башни с четырёхскатной кровлей. Её фланкируют две почти равновеликие призмы, главный вход обозначен четырёхэтажным зданием, превращённым в величественный десятиколонный портик (рис. 8 а). Такое построение, а также элементы благоустройства: отдельно стоящие колоннады, фонтаны, скульптурные группы, выходы из станции метро (архитектурное бюро «Норман Фостер и

партнёры», 1999), – придают объекту репрезентативный, даже «дворцовый», характер. Вид Кенери Вурф с реки – визитная карточка британского делового мира (рис. 8 б, в).

Порт – досуговый центр. Старая гавань в Генуе

Проект реставрации и реконструкции старого порта Генуи был выполнен Ренцо Пиано (Renzo Piano) в 2001 году. «Для создания значимого общественного пространства были отреставрированы исторические здания, появились новые объекты: Генуэзский аквариум, офисы гавани, ботанический сад "Биосфера" – стеклянный шар диаметром 20 м, ресторан. Смотровой подъёмник – часть ансамбля благоустройства набережной, стилистика которого определяется знаками-символами Лигурийского побережья – натянутые паруса, подъёмные механизмы, блоки и тросы, мачты и шпангоуты» [9]. Панорамный лифт даёт широкий обзор всей морской гавани (рис. 9 а). Его цилиндрическая кабина подвешена к растяжимой структуре Биго (Vigo), металлические лучи которой, скреплённые системой тонких тросов, расходятся в виде кроны гигантской пальмы (рис. 9 б).



а)



б)

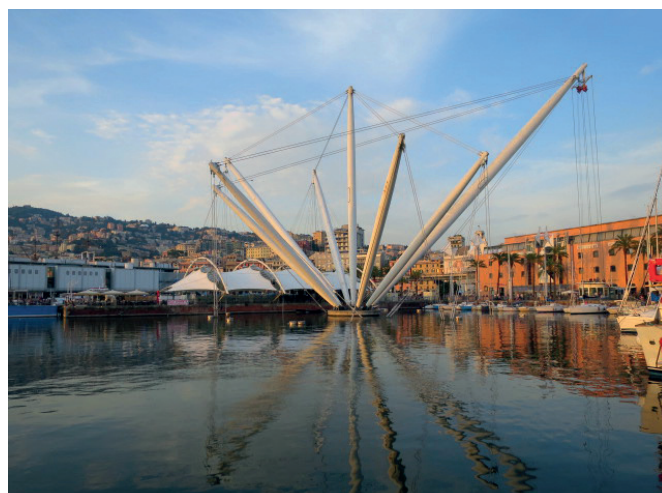


в)

Рис. 8. Деловой центр Кенери Вурф. Лондон. Фото 2006 года



а)



б)

Рис. 9. Старая гавань. Генуя, Италия. Архитектор Ренцо Пиано. 2001 год. Фото 2017 год

Порт-рекреация. Стрелка в Нижнем Новгороде

«Стрелка – ключевое место для Нижнего Новгорода. Здесь сошлось всё: Природа, История, Общество, Человек; возвышенное и земное: культ – собор Александра Невского, – и порт крупнейшего советского города с заводами – гигантами индустрии» [10]. Изначально слияние двух красивейших рек играло выраженную коммуникативную роль. Стрелка подчёркивает природные и исторические особенности города и наделена важным градостроительным и смысловым значением, формирует речные панорамы Заречной части, просматривается сверху с видовых площадок Нагорной части (рис. 10).

С 1817-го по 1930 год территория относилась к Нижегородской ярмарке – крупнейшему торговому комплексу России, сформировавшемуся за сто лет как сложный многофункциональный центр, который включал торговые, административные, гостиничные, культовые, общественно-развлекательные, складские здания и сооружения. Это было целостное градостроительное образование. Доминирующее положение на Стрелке занимал собор Александра Невского, который был построен в 1881 году в центре ярмарочной площади и замыкал

одну из главных улиц ярмарки – Александро-Невскую, проходившую вдоль берега Оки. После официальной ликвидации Нижегородской ярмарки в 1930 году вместе с уничтожением архитектурного ансамбля ярмарки была практически полностью уничтожена и планировочная структура площади вокруг собора Александра Невского.

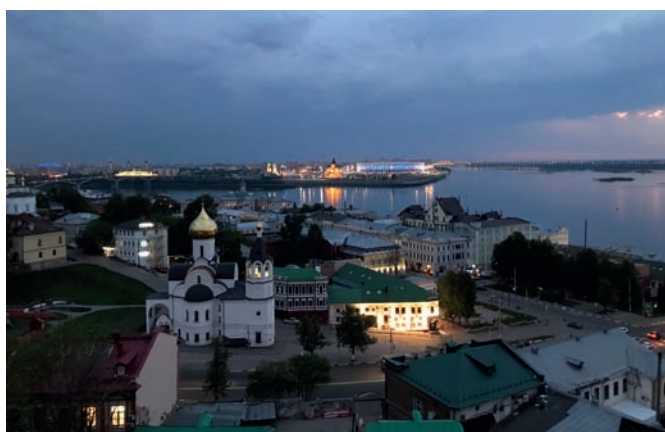
Значительная часть площади оказалась на территории грузового речного порта, который располагался здесь с 1932 года, и отрезана от собора глухим забором. Смысловой, образный и типологический перекрёсток, место встречи потоков, людей, которое нельзя рассматривать в отрыве от примыкающих к нему непосредственно и визуальнo городских пространств, в то же время долго являлся автономным, закрытым. В 2015 году, после выноса порта, на территорию по-прежнему не было доступа, и она представлялась заброшенной и пустынной.

В 2015 году ажурные металлические конструкции пакузов вдоль Волги были идентифицированы как конструкции центрального павильона XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде, перемещённые сюда с XV Всероссийской промышленной выставки 1882 года в Москве. Эти несущие металлические каркасы проектировали одни из лучших инженеров страны – Г.Е. Паукер и И.А. Вышнеградский. «Уникальные конструкции на Стрелке представляют собой особую ценность. Они вобрала в себя забытую или, правильнее сказать, неведомую нам инженерную культуру, сложившуюся ещё в середине XIX века» [11, с. 70]. В настоящее время конструкции отнесены к вновь выявленным объектам культурного наследия, освобождены от ограждающих стен и открылись во всей полноте, но об этом ниже.

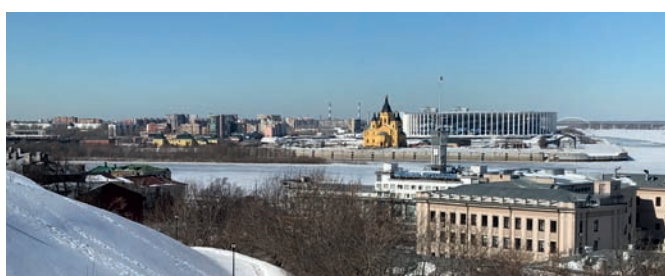
С тех пор к этому месту приковано внимание общественности.

В 2018 году на Стрелке был построен футбольный стадион «Нижний Новгород» на 45 тыс. зрителей (ПИ «Арена»², проект 2013 года, реализация 2018-го. Рис. 11). Белоснежный прозрачный цилиндр построен на художественной идее прозрачности и адресует своей аскетичной эстетикой к архитектуре советского модернизма. Фасад стадиона образован 88-ью трёхгранными колоннами 40-метровой высоты. За колоннадой внешнего периметра читается кровля в виде набегающей волны. Архитектурный образ стадиона строится на ассоциациях с темами волжской природы – вода, необозримый простор, ветер. Это продиктовало сине-белую цветовую гамму и волнообразную форму трибун. Таким образом проектировщикам удалось сообщить крупномасштабному сооружению максимальную лёгкость и воздушность.

В настоящее время территория Стрелки трактуется как открытое общественное пространство – многофункциональный парк. В конце 2020 года Институтом развития городской



а)



б)



в)

Рис. 10. Стрелка Волги и Оки. Нижний Новгород: а, б) вид из Нагорной части; в) вид с реки. Фото 2021 года

² Архитекторы: Д. Буш (рук. авторского коллектива), Т. Кирдина, А. Орлов, А. Заключение, Ю. Олофинская, Е. Иванова, Е. Пузанова, М. Нижник, Е. Бузмакова, А. Золотова, А. Цыплаков, С. Коробков.

среды Нижегородской области (ИРГСНО) была разработана концепция временного благоустройства территории Стрелки, которая частично реализована в 2021 году к празднованию 800-летия Нижнего Новгорода. Композиционное решение рекреационного пространства определяют две набережные – Волжская и Окская, задающие направление территории. По задумке авторов, благоустройство вдоль Оки носит регулярный антропогенный характер, так как с набережной открываются виды на город. Набережная Волги решена более живописными приёмами, адресующими к заволжским далям. Бывшая портовая территория трактуется как рекреационная зона.

Летом 2021 года рядом с кафедральным собором Александра Невского по оси апсиды южного фасада храма был установлен памятник Александру Невскому (скульптор А.Н. Ковальчук) – монументальная бронзовая конная статуя на прямоугольном в плане пьедестале. Всадник словно застыл в раздумье перед красотой открывшейся панорамы нагорной части и Кремлёвского холма (рис. 12).

Весной 2022 года в пакгаузы была привнесена зрелищная функция. Концепция использования пакгаузов была разработана архитектурным бюро «СПИЧ» (SPEECH) под руководством Сергея Чобана. В одном из пакгаузов разместился концерт-

ный зал на 600 мест, в другом – выставочное пространство площадью 700 кв. м. Металлические конструкции оставлены в неприкосновенности, под них заведены призматические объёмы, включающие залы и все сопутствующие помещения. Идея неразделения внешнего и внутреннего пространства как одна из наиболее продуктивных идей архитектурного формирования общественных пространств нашла здесь своё наиболее полное отражение. Представление, проходящее на сцене концертного зала, развёртывается на фоне реки. Рассматривая выставку, зритель одновременно созерцает природу вокруг павильонов (рис. 13).

Заключение

Вода – река, море, океан – всегда выступала объединяющим началом в деловых контактах. В мировой цивилизации город возникал, как правило, именно на воде и генетически воспринимал её диктат. С этой точки зрения города на воде близки, и их архитектурная среда формируется по общим законам. Архитектурное формирование бывших портовых территорий отражает эти общие закономерности, в то же время обладая локальными особенностями для каждого города. Архитектурные аспекты преобразования бывших



Рис. 11. Футбольный стадион «Нижний Новгород» на 45 тыс. зрителей. ПИ «Арена», руководитель авторского коллектива Д.В. Буш. 2018 год. Фото 2021 года



Рис. 12. Памятник Александру Невскому. Нижний Новгород. Скульптор А.Н. Ковальчук. 2021 год. Фото 2022 года



Рис. 13. Приспособление пакгаузов на Стрелке в Нижнем Новгороде под зрелищную функцию. Архитектурное бюро СПИЧ (SPEECH), архитектор С. Чобан. 2022 год. Фото 2022 года

портовых территорий раскрываются на основе выявления функциональных, конструктивных, композиционно-художественных особенностей современной застройки территорий бывших портов и гаваней. Такая позиция позволяет сделать следующие выводы [12]:

1. *Общие закономерности архитектурного формирования бывших портовых территорий:*

- основой градостроительного и композиционного решения остаётся связь с акваторией;

- взаимосвязь и взаимодействие с историческим центром города, максимальное исключение противоречий между новациями и традициями исторической застройки;

- важная роль инженерных сооружений, связанных с берегоукреплением, геологией и гидрогеологией;

- система благоустройства синтезирует в себе решение рациональных инженерных и социально значимых задач – формирования востребованных общественных пространств.

2. *Локальные особенности архитектурного формирования бывших портовых территорий:*

- разные типологические «доминанты» в архитектурном формировании бывших портовых территорий: порт-фасад, порт-город, медиа-порт, порт-деловой центр, порт-рекреация;

- бывшие портовые территории формируются или автономно – как отдельные анклавы, или как включённые в исторический центр города, его неотъемлемая часть;

- различная функциональная программа при общей многофункциональности;

- индивидуальный подход к образному решению: архитектура строится на природных образах, на ассоциациях с кораблями, на применении аналогов исторической застройки, на сочетании традиций и новаторства.

3. *Переход в «третье качество» – синтез общего и локального:*

- целостная пространственная модель развития родовой коммуникативной функции во времени без потери «духа места» и времени;

- материальное воплощение синтеза природы и истории: природное и антропогенное начала слились в некий природно-антропогенный гибрид;

- города становятся связанными между собой вне портовых территорий.

Таким образом, идея целостности бывшей портовой территории как изначального города-порта, одновременно автономного и коммуникативного, доведена фактически до архитектурно-градостроительной схемы, построенной на единстве природно-экологических, историко-культурных и социально-экономических особенностей места и времени [13].

Список источников

1. Кортунув, А. Ганзейский союз как прообраз грядущего миропорядка / А. Кортунув. – Текст: электронный // Российский совет по международным делам. Официальный сайт.

– URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ganzeyskiy-soyuz-kak-proobraz-gryadushchego-miroporyadka> (дата обращения 17.06.2022).

2. Ducruet, C. The changing influence of city-systems on global shipping networks: an empirical analysis // César Ducruet, Sylvain Cuyala & Ali EL Hosni // Journal of Shipping and Trade. – 2016. – Vol. 1, Article number: 4. – URL: <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-016-0006-2> (дата обращения 17.06.2022).

3. Гельфонд, А.Л. Архитектура общественных пространств / А.Л. Гельфонд. – Текст: непосредственный. – М. : ИНФРА-М, 2019. – 412 с.

4. Schendel, D. Architekturführer Hamdurg / Dominik Schendel; Mit Beiträgen von Joern Dueuei und Natascha Meuser. – Berlin : Dom publishers, 2018.

5. HafenCity – the genesis of an idea. – URL: <https://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html?set=contrast> (дата обращения 25.01.2022).

6. Gebäude in der HafenCity. – HafenCity Hamburg GmbH, 2019. – P. 006, 020

7. Joseph, G. Elbphilharmonie Herzog & de Meuron. Project Details / G. Joseph. – Текст: электронный. – URL: <https://www.architectmagazine.com/project-gallery/elbphilharmonie>. January 11, 2017. Nov. 17, 2016. (дата обращения 08.11.2021).

8. Карпухина, Е. Защита от наводнений: набережная по проекту Zaha Hadid Architects в Гамбурге / Карпухина Е. – Текст: электронный // Архитектура и дизайн. – URL: <https://www.admagazine.ru/architecture/zaschita-ot-navodnenij-naberezhnaya-po-proektu-zaha-hadid-architects-v-gamburge> 26 августа 2019. (дата обращения 08.01.2021).

9. Гельфонд, А.Л. Концепция инфобоксов в архитектуре общественных пространств / А.Л. Гельфонд. – Текст: непосредственный // Архитектура и строительство России. – 2018. – № 2. – С. 34–41.

10. Gelfond, A. The territory of the Strelka of the Volga and Oka rivers in Nizhny Novgorod. Looking for the addressee / A. Gelfond. – Текст: электронный // Proceedings of the 2nd International Conference on Art Studies: Science, Experience, Education (ICASSEE 2018). 5–6 октября 2018 г.; Институт искусствознания. – URL: <https://www.atlantis-press.com/proceedings/icassee-18>, pp. 337–344 (дата обращения 10.06.2022).

11. Виноградова, Т.П. Глазами очевидца. Всероссийская промышленная и художественная выставка 1896 года / Т.П. Виноградова. – Текст: непосредственный. – Нижний Новгород : Кварц, 2016.

12. Gelfond, A. The Global and the Local in the Architectural Formation of Former Port Territories / A. Gelfond. – Текст: непосредственный // Proceedings of the 3rd International Conference on Architecture: Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2021). Advances in Social Science, Education and Humanities Research, pp. 388–397.

13. Гельфонд, А.Л. Город-порт и время // Теория и история архитектуры (ТИА) : электронное сетевое издание. – 2022. – Вып. 4. – С. 116–137.

References

1. Kortunov A. Ganzeiskii soyuz kak proobraz gryadushchego miroporyadka [Hansa as a prototype of the future world order]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/ganzeyskiy-soyuz-kak-proobraz-gryadushchego-miroporyadka> (Accessed 06/17/2022). (In Russ.)

2. César Ducruet, Sylvain Cuyala & Ali EL Hosni. The changing influence of city-systems on global shipping networks: an empirical analysis. In: *Journal of Shipping and Trade*, 2016, Vol. 1, Article number: 4. URL: <https://jshippingandtrade.springeropen.com/articles/10.1186/s41072-016-0006-2> (Accessed 06/17/2022). (In Engl.)

3. Gel'fond A.L. Arkhitektura obshchestvennykh prostranstv [Architecture of public spaces]. Moscow, INFRA-M Publ., 2019, 412 p. (In Russ.)

4. Schendel Dominik. Architekturführer Hamdurg. Mit Beiträgen von Joern Duewei und Natascha Meuser. Berlin, Dom publishers, 2018. (In German)

5. HafenCity – the genesis of an idea. URL: <https://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html?set=contrast> (Accessed 01.25.2022). (In Engl.)

6. Gebäude in der HafenCity. HafenCity Hamburg GmbH, 2019, p. 006, 020. (In German)

7. Joseph G. Elbphilharmonie Herzog & de Meuron. Project Details. URL: <https://www.architectmagazine.com/project-gallery/elbphilharmonie> January 11, 2017, Nov. 17, 2016 (Accessed 11/08/2021). (In Engl.)

8. Karpukhina E. Zashchita ot navodnenii: naberezhnaya po projektu Zaha Hadid Architects v Gamburge. In: *Arkhitektura i Dizain [Architecture and Design]*. URL: <https://www.admagazine.ru/architecture/zaschita-ot-navodnenij-naberezhnaya-po-proektu-zaha-hadid-architects-v-gamburge> 26 avgusta 2019 (Accessed 01/08/2021). (In Engl.)

9. Gel'fond A.L. Kontsepsiya infoboksov v arkhitekture obshchestvennykh prostranstv [The concept of infoboxes in the architecture of public spaces]. In: *Arkhitektura i stroitel'stvo Rossii [Architecture and Construction of Russia]*, 2018, no. 2, pp. 34–41. (In Russ.)

10. Gelfond A. The territory of the Strelka of the Volga and Oka rivers in Nizhny Novgorod. Looking for the addressee. In: *Proceedings of the 2nd International Conference on Art Studies: Science, Experience, Education (ICASSEE 2018)*. 5-6 oktyabrya 2018 g. Institut iskusstvovznaniya. URL: <https://www.atlantispress.com/proceedings/icassee-18>, pp. 337–344. (Accessed 06/10/2022). (In Engl.)

11. Vinogradova T.P. Glazami ochevidtса. Vserossiiskaya promyshlennaya i khudozhestvennaya vystavka 1896 goda [Through the eyes of an eyewitness. All-Russian industrial and art exhibition of 1896]. Nizhnii Novgorod, Kvarts Publ., 2016.

12. Gelfond A. The Global and the Local in the Architectural Formation of Former Port Territories. In: *Proceedings of the 3rd International Conference on Architecture: Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2021)*. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, pp. 388–397.

13. Gel'fond A.L. Gorod-port i vremya [Port City and Time]. In: *Teoriya i istoriya arkhitektury [Theory and History of Architecture]*, electronic online publication, 2022, Iss. 4, pp. 116–137. (In Russ., abstr. in Engl.)