

О.В. КОКРАНОВА
Д.В. ЛИТВИНОВ

АНАЛИЗ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ НАБЕРЕЖНОЙ КАК ОПТИМАЛЬНОЙ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СРЕДЫ ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ И ФОРМ РЕКРЕАЦИИ

ANALYSIS OF EMBANKMENT HISTORIC DEVELOPMENT AS OPTIMAL ARCHITECTURAL AND PLANNING ENVIRONMENT FOR ALL RECREATIONAL TYPES AND FORMS

Проводится анализ исторического развития набережной как инженерно-технического сооружения, которое приобретает широкую известность в период становления прибрежных курортов английской аристократии XIX – XX вв. Рекреационное развитие побережья определяется как основной фактор трансформации природных ландшафтов. Для придания берегу правильной формы, укрепления, предохранения от размыва, для увеличения городского пространства в прибрежной зоне строятся набережные. Вновь образованное пространство используется для создания променадов, эспланад, парков, пирсов и т.д. Анализ показывает, что набережная из инженерного сооружения превращается в архитектурно-планировочную зону между природой и городом, целью которой становится создание оптимальной среды для всех видов и форм рекреации. Полученный положительный опыт увеличения городского пространства находит широкое применение в других странах. Делается вывод о том, что в процессе исторического развития набережная показала себя как гибкая, способная к развитию архитектурная форма, у которой в основу утилитарных функций легли эстетические качества.

Ключевые слова: английские курорты, прибрежные территории, общественные пространства, рекреация, набережные, променады, эспланады, пирсы, планировка, архитектура, дизайн среды

Побережье всегда было доступной рекреационной средой для восстановления физических и психических сил человека. До середины XIX в. такой вид отдыха был повсеместным, но с развитием курортной деятельности, которая становится главным объектом притяжения в XIX – XX вв., представление о побережье как о неорганизованном рекреационном пространстве меняется [1]. Благоприятные природно-климатические условия и близость к морю сти-

The analysis of historical development of the embankment, as technical construction which gains wide popularity during formation of coastal resorts of the English aristocracy of the XIX-XX centuries is carried out. Recreational development of the coast is defined as the major factor of transformation of natural landscapes. To give to the coast the correct form, strengthening, protection from washout, to increase city space embankments are under construction in a coastal zone. Again formed space is used for creation of promenades, esplanades, parks, piers, etc. The analysis shows that the embankment turns from an engineering construction in architectural and planning zones between the nature and the city which purpose is a creation of the optimal environment for all recreational types and forms. The obtained positive experience of city space increasing finds broad application by other countries. The conclusion is drawn, about what that in the course of historical development the embankment proved to be as a flexible architectural form, capable to develop, and its utilitarian functions was formed by its esthetic qualities.

Keywords: english resorts, coastal areas, public spaces, recreation, embankments, promenades, esplanades, piers, planning, architecture, environmental design

мулируют рост населения европейских городов и увеличивают их концентрацию в прибрежной зоне.

В начале XVII в. многие европейские страны становятся торговыми империями, растет аристократический класс, происходят демократические преобразования, что находит свое отражение в архитектуре. В этот период во Франции и Англии практически независимо зарождается новый стиль – классицизм, который становится результатом разви-

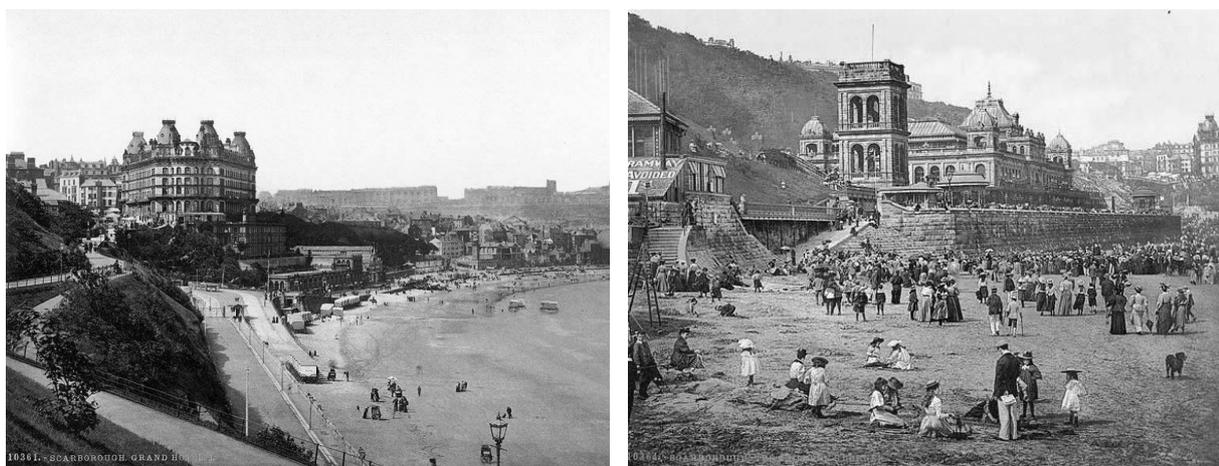


Рис. 1. Один из ранних английских городов-курортов, XVII век, г. Скраборо в Йоркшире

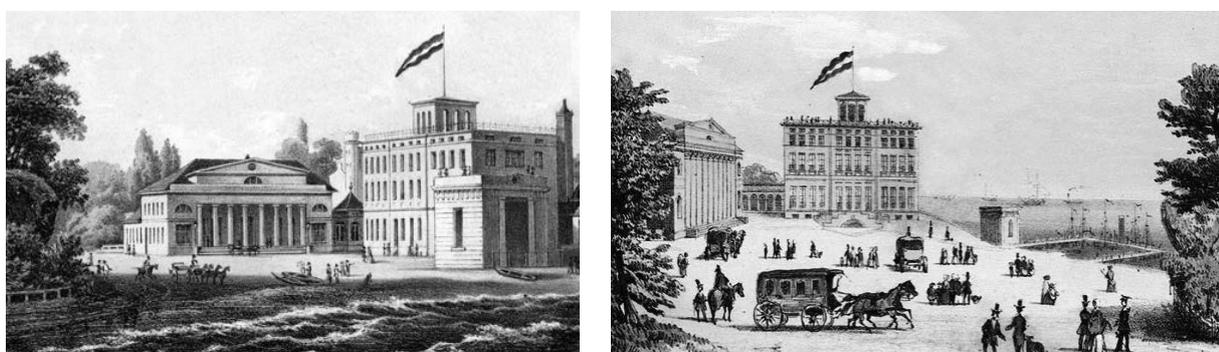


Рис. 2. Первый морской курорт европейского континента, XVII век, Хайлигендамм в Мекленбурге, район г. Бад-Доберана, Германия



Рис. 3. Приморский курорт, XVII век, г. Брайтон, восточный Суссекс, Англия. Архив Элен Boisquet Cassagne

тия архитектуры Возрождения и ее трансформации в разных культурно-исторических и географических условиях [2].

Первые прибрежные курорты были открыты в XVIII в. для английской аристократии, которая ежегодно посещала морское побережье, а также модные

в то время курортные города для отдыха и оздоровления [1] (рис. 1–3).

Рекреационное развитие побережья привело к трансформации природных ландшафтов. Места, которые ранее считались мало доходными или вовсе не обладающими рекреационной ценностью (такие как



Рис. 4. Архивное фото Английской набережной в Ницце, конец XIX века. Архив Элен Boisquet Cassagne

вершины и склоны скал, песчаные дюны, болота), адаптируются и включаются в составную часть курортов. Нередко за этим следовало их превращение в искусственные экзотические пейзажи.

Новые организованные курорты располагаются неподалеку от моря или непосредственно рядом с ним, сохраняя свою независимость на первых этапах архитектурно-планировочного развития [1].

Потребность защиты прибрежных территорий от моря отражалась в строительстве защитных сооружений, таких как набережные, волноломы, волнорезы, молы. С течением времени такие конструкции становились крупнее, прочнее и защищали все больше прибрежного пространства городских курортов. Без такого усиления переднего фронта курорты постоянно подвергались опасности.

Необходимость строительства защитных сооружений, оберегающих курорты от буйства стихии, требовала не только практических, но и эстетических качеств. Так, например, для придания берегу правильной формы, укрепления и предохранения его от размыва, а также для увеличения городского пространства в прибрежной зоне строились набережные. В результате этого в городе появилось новое пространство для прогулок у моря. Променада – термин французского происхождения (фр. *promenade*), который был использован в начале XVI в. для обозначения неторопливой прогулочной ходьбы, а также (в более поздние годы) общественного пространства на набережной, где данный вид прогулок был архитектурно-планировочно организован.

Набережные-променады служили местами гуляний и отдыха, украшались приморскими парками и садами – уверенными свидетельствами того, что пограничная полоса, отделяющая землю от моря, подчинилась человеку и стала служить его прихотям [1].

Самая известная набережная-променада в начале XIX в. французской Ривьеры – Английская набережная (фр. *Promenade des Anglais*) в Ницце (рис. 4). Своим появлением прогулочная набережная обязана знатным и богатым англичанам, облюбовавшим Ниццу как место отдыха и прибежище от неприятных британских туманов примерно в начале XIX в. Изначально Променада была недлинным, всего 2 м шириной и с 1820 по 1852 гг. носила название *Chemin des Anglais* («Путь англичан»). Со временем власти города не раз расширяли и удлиняли Променада. Сегодня его ширина составляет 8 м. Если посмотреть на старые фотографии Ниццы второй половины XIX в. (1860-1880 гг.), видно, что вдоль берега моря в то время располагались лишь невысокие, расположенные друг от друга в отдалении виллы. Но уже в конце XIX в., когда Ницца стремительно набрала популярность в качестве курорта для британских и русских монархов, аристократов и тянувшихся вслед за ними крупных промышленников, вдоль Английской набережной стали вырастать роскошные отели и дворцы, игорные заведения и пр. При этих отелях находились прекрасно оборудованные пляжи, с барами, кафе и ресторанами.

Английская набережная никогда не испытывает недостатка в прогуливающих, занимающихся бегом, едущих на велосипедах и роликовых коньках людях, даже ночью. Жизнь здесь не замирает ни на минуту. Променада Ниццы выполняет ту же функцию, как и полтора века назад – «себя показать и других посмотреть». На набережной Ниццы постоянно проходят различные мероприятия, довольно часто ее автомобильную часть перекрывают во время проведения спортивных или иных соревнований, выступлений музыкантов и танцоров, ежегодного февральского карнавала [3].

Со временем набережная, окаймляющая береговую линию моря, из инженерного сооружения



Рис. 5. Архивное фото эспланады в Сидмуте, Девон, начало XIX века. Архив The Francis Frith Collection

превращается в архитектурно-планировочную зону между природой и городом, целью которой становится создание оптимальной среды для всех планируемых видов и форм рекреации, таких как пляжи, променады, эспланады, парки, бассейны, пирсы и т.д. Посредством их архитектурно-планировочных решений набережная органично включается в структуру города.

Граница набережной носит динамический характер и зависит от того, что входит в ее состав – парк, променады, пляж, эспланада, мелководье, морская глубь и т.д. Таким образом, сужения и расширения границы набережной можно наблюдать по всей длине прилегающего к морю открытого пространства, от центра курорта, где променады и пляж моделируются тщательнее всего, до менее импозантных и обустроенных его окраин, в конце концов переходящих в девственный берег [1].

Укрепление и улучшение набережных способствовало не только целям защиты от моря, но и дальнейшему территориальному росту города в прибрежной зоне, получению дополнительных свободных территорий в исторической части города и увеличению рекреационной нагрузки на морские курорты.

Строительство набережных как искусственное или естественное приращение берега отодвигало море от курортов. Образовавшиеся свободные пространства позволили архитекторам и дизайнерам создавать новые архитектурно-планировочные элементы, такие как эспланады и пирсы.

Эспланада – термин французского происхождения (фр. *esplanade*), который изначально использовался для обозначения широкого открытого пространства перед крепостью. В середине XVI в. этот термин приобретает новое значение и символизирует свободное пространство, используемое для рекре-

ационных целей в прибрежной зоне. Так, например, эспланадами часто могут быть площадки на морском пляже, набережной, моле (рис. 5). В викторианскую эпоху, когда было модно посещать приморские курорты, слова эспланада и набережная иногда использовались как синонимы.

К началу XIX в. пирсы тоже стали частью набережной и превратились в прогулочные променады и городские достопримечательности, притягивающие к себе посетителей. Новые сооружения выдвинули дальше в море, чтобы набережным было просторнее (рис. 6).

В отличие от крепких каменных молдов и волнорезов, которые защищали берега курортов от волн, прогулочные пирсы строились из легких конструкций металла или дерева, их основная задача состояла в том, чтобы перекинуть подмостки на достаточную глубину, где могли пришвартовываться суда.

Первые десятилетия XIX в. стали свидетелями интенсивного строительства пирсов-причалов, обеспечивающих доступ к курортам со стороны моря. Владельцы курортов рассматривали пирсы как полезный источник дополнительного дохода. Так, сочетание морских удовольствий и развлечений сделало пирсы важной частью курортного опыта в Британии конца XIX – середины XX в.

Архитектура и дизайн набережных – променадов, эспанад, прогулочных пирсов были различны. В начале XIX в. при благоустройстве приморских променадов использовались природный камень и декоративное чугунное литье, в XX столетии на смену им пришли бетон и металл.

Осознавая значимость набережной для курорта с коммерческой стороны, многие владельцы прибрежных к самым прогрессивным промышленным технологиям модернизации и развития набережных, стремясь оказаться вне конкуренции, подчеркнуть

Рис. 6. Архивное фото пирса в Брайтоне, Англия, начало XIX века. Архив www.pinterest.comРис. 7. Архивное фото, Английская набережная в Санкт-Петербурге, конец XIX века. Архив www.etoretro.ru

свою современность, новаторство и известность. Так, например, большинство британских курортов были первыми в использовании электричества для украшения набережных.

Рекреационное строительство набережных, которые становились оптимальной архитектурно-планировочной средой для всех планируемых видов и форм рекреации, было изначально британским архитектурным феноменом. Другие западные страны широко использовали прием строительства набережной не только для укрепления берега, но и для увеличения городского пространства. Так, например, город Санкт-Петербург – единственный в мире, где набережные в XVII–XIX вв. были задуманы и построены вместе с ним. В эти же годы была построена Английская набережная Петербурга, где к этому времени уже открылся Английский клуб, действовала Английская церковь, а неподалеку, на Галерной улице, работал Английский театр, в котором выступали артисты из Лондона [4] (рис. 7).

Набережные Москвы строятся гораздо позже основания города, в начале XVIII в. Первоначально

был выполнен отрезок Кремлевской набережной между Большим каменным мостом и, тогда еще деревянным, Большим московским мостом. Позже была построена гранитная Софийская набережная, расположенная напротив Кремля [4]. Работы по благоустройству набережных велись одновременно с другими масштабными работами по реконструкции Москвы после пожара в начале XIX в. (рис. 8).

Волжские города Нижний Новгород, Самара, Саратов, Волгоград, Астрахань тоже славятся своими набережными-бульварами, расположенными на высоких берегах реки, с которых открывается панорама на бескрайние просторы русской природы. В отличие от Москвы и Санкт-Петербурга волжские набережные организованы как места для активной жизни горожан, они особенно интенсивно строились в начале XX в. [5] (рис. 9).

Отечественная практика их возведения характеризуется оригинальными инженерными и архитектурными решениями, в которых творчески использовались прогрессивные элементы зарубежного опыта.

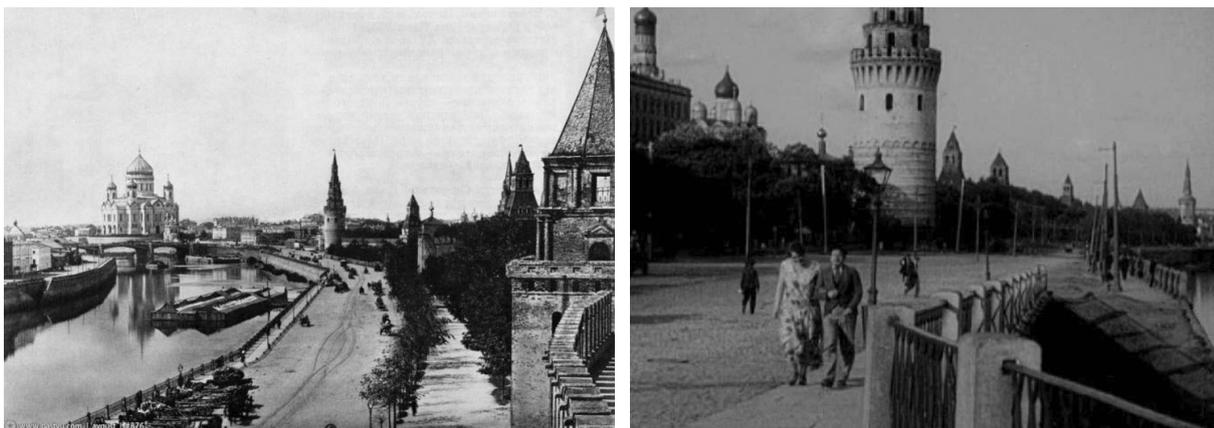


Рис. 8. Архивное фото, Кремлевская первая каменная набережная в Москве, начало XIX века. Архив <http://Fishki.net.ru>

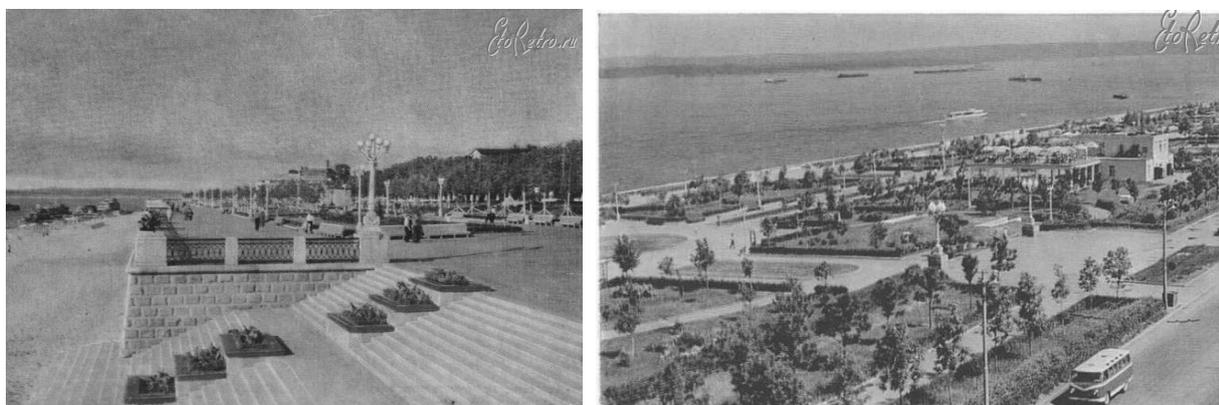


Рис. 9. Архивное фото, набережная в Самаре, XX век. Архив www.etoretro.ru

Посредством архитектурно-планировочной среды набережных, река, как важный градообразующий фактор, органично включается в структуру города, улучшает микроклимат, создает благоприятные жизненные условия для городского населения [6–20].

Выводы. В процессе исторического развития набережная, как инженерное сооружение, окаймляющая береговую линию моря, реки, показала себя как гибкая, способная к развитию архитектурная форма, у которой в основу утилитарных функций легли эстетические качества.

Сегодня строительство набережных является одной из наиболее сложных комплексных задач для всех прибрежных городов. Эта сложность заключается в том, что при строительстве набережных необходимо добиться планировочной связи города и акватории, учесть природно-климатические особенности прибрежной полосы, большую протяженность и извилистость берега, формирование панорамы и т.д. Современное представление о набережных отличается от представления XVIII – XIX вв., инже-

нерное сооружение превратилось в общегородской комплекс с большим количеством функций и динамикой развития. Набережная стала социальным пространством взаимодействия города и природы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Фред Грей. История курортов: архитектура, общество, природа / пер. с англ. Е. Ляминой, М. Неклюдовой. М.: Новое литературное обозрение, 2009. 424 с.
2. <http://do.rulitru.ru/v8498/?download=1> [Электронный ресурс] (дата обращения: 08.01.2016).
3. <http://trudnosti.net/articles/134> [Электронный ресурс] (дата обращения: 08.01.2016).
4. http://othereferats.allbest.ru/construction/00185660_0.html [Электронный ресурс] (дата обращения: 08.01.2016).
5. Будин А.Я. Городские и портовые набережные. СПб.: Политехника, 2014. 424 с.
6. Вавилонская Т.В., Демурина Ю.Л. Реновация архитектурно-исторической среды с интеграцией пешеходных пространств // Научное обозрение. 2015. № 9. С. 348–350.
7. Вавилонская Т.В. Стратегия обновления архитектурно-исторической среды: монография / СГАСУ. Самара, 2008. 368 с.

8. Гельфонд А.Л., Ахмедова Е.А. Формирование архитектурно-пространственной структуры Волжских набережных на примере Нижнего Новгорода и Самары // *Архитектура и строительство России*. 2015. № 7. С. 2–15.
9. Литвинов Д.В. Транспортный каркас в прибрежной зоне крупных городов Поволжья // *Современное общество, образование и наука: сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции*, 25 июня 2012 г.: в 3 ч. Тамбов, 2012. С. 80–81.
10. Литвинов Д.В. Анализ функционального зонирования прибрежных зон крупных городов Поволжья // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2011. № 3. С. 58–60. DOI:10.17673/Vestnik.2011.03.13.
11. Литвинов Д.В. Восстановление и сохранение прибрежных пространств // *Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 70-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции по итогам НИИР / СГАСУ*. Самара, 2013. С. 441–442.
12. Орлова Н.А., Орлов Д.Н. Семиотика поверхности в ландшафтном проектировании и благоустройстве // *Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 69-й Всероссийской научно-технической конференции по итогам НИИР / СГАСУ*. Самара, 2012. С. 433–434.
13. Рождественская Е.С. Проникновение идей экологии в среду города // *Традиции и инновации в строительстве и архитектуре: материалы 70-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции по итогам НИИР / СГАСУ*. 2013. С. 442–443.
14. Вавилонская Т.В. Задачи системного планирования в условиях архитектурно-исторической среды // *Вестник МГСУ*. 2009. №2. С.14–17.
15. Литвинов Д.В. Принципы зонирования прибрежных территорий в зависимости от планировочной структуры города (на примере городов Поволжья) // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2011. №3. С. 32–34. DOI: 10.17673/Vestnik.2011.03.8.
16. Бальзанникова Е.М. Сохранение внешнего облика исторически ценных городских архитектурных объектов // *Приволжский научный журнал*. 2015. № 2 (34). С. 141-148.
17. Иванова Л.И. К реконструкции малых архитектурных форм элементов визуальной коммуникации в городской среде // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2014. №2. С. 25–30. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.02.5.
18. Косенкова Н.А. Развитие культовой архитектуры в градостроительном аспекте // *Приволжский научный журнал*. 2010. №1. С. 139–143.
19. Вавилонская Т.В., Карасёв Ф.В. Типология исторической городской усадьбы на примере города Самары // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2014. № 1 (14). С. 24–30. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.01.4.
20. Бальзанникова Е.М. Градостроительное формирование Самары и развитие промышленности города в конце XIX–начале XX в. // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2011. № 1. С. 44–48. DOI: 10.17673/Vestnik.2011.01.9.

Об авторах:

КОКРАНОВА Олеся Владимировна

аспирант кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный архитектурно-строительный университет
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194,
тел.(846)333-38-44
E-mail: orv239@gmail.com

ЛИТВИНОВ Денис Владимирович

кандидат архитектуры, доцент кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный архитектурно-строительный университет
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194,
тел.(846)333-38-44
E-mail: Litvinov-dv@mail.ru

KOKRANOVA Olesya V.

Post-graduate Student of the Restoration and Reconstruction of Architectural Heritage Chair
Samara State University of Architecture and Civil Engineering.
443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194,
tel. (846)333-38-44
E-mail: orv239@gmail.com

LITVINOV Denis V.

PhD in Architecture, Associate Professor of the Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage Chair
Samara State University of Architecture and Civil Engineering.
443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194,
tel. (846)333-38-44
E-mail: Litvinov-dv@mail.ru

Для цитирования: Кокранова О.В., Литвинов Д.В. Анализ исторического развития набережной как оптимальной архитектурно-планировочной среды для всех видов и форм рекреации // *Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура*. 2016. №3(24). С. 67–73. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.03.11.

For citation: Kokranova O.V., Litvinov D.V. Analysis of embankment historic development as optimal architectural and planning environment for all recreational types and forms // *Vestnik SGASU. Town Planning and Architecture*. 2016. №3(24). Pp 67–73. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.03.11.