



УДК 72:627.2

ХАФСА Талеб, аспирант кафедры архитектурного проектирования

СТАНОВЛЕНИЕ ПОРТОВ И ПОРТОВЫХ ГОРОДОВ: ОТ АНТИЧНОСТИ ДО СОВРЕМЕННОСТИ

ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет»
Россия, 603950, г. Н. Новгород, ул. Ильинская, д. 65. Тел.: (930) 210-72-11;
эл. почта: hafsataleb98@gmail.com

Ключевые слова: древние порты, портовая архитектура, история порта.

Представлена информация о зарождении и развитии портов и портовых городов в Средиземноморском регионе со времен Античности и до наших дней. Статья охватывает различные аспекты, связанные с их классификацией, функциями и особенностями построения; описано современное состояние портов в Средиземноморье и выявлены ключевые проблемы в этой сфере.

Древние порты, первоначально созданные в связи с развитием военноморского флота, имели различные формы и характеристики. Они существовали как у греков и римлян, так и у других древних цивилизаций: пунийцев, минойцев и жителей Древнего Египта. Ранее, с точки зрения Ришара Лефевра де Ноэтта [1], считалось, что первые порты представляли собой простые пляжи, на которые ежедневно вытаскивались лодки. Однако сегодня мы знаем, что это не так. Уже с появлением наиболее древних портов перед строителями ставилась задача создания естественных укрытий, которые обеспечивали бы защиту от бушующего моря и предоставляли удобные условия для захода и выхода кораблей [1]. При выборе места для порта определяющими факторами были природные и экономические условия: защита от ветра и близость к крупным городам, а также доступность сухопутных и речных путей [2]. В дополнение к естественным портам, древние цивилизации также создавали искусственные порты, которые соответствовали растущим потребностям морской торговли.

Что касается типологии древних портов, их можно классифицировать по нескольким критериям. Во-первых, по принадлежности к той или иной цивилизации. Так, например, греческие порты часто располагались отдельно от городов, в то время как финикийские и пунические порты строились как продолжение городских стен, а римские порты не всегда находились близко к городским сооружениям [3].

Во-вторых, можно классифицировать древние порты по размерам. Различают маленькие и большие порты. Небольшой порт – это простой морской, а потому хорошо защищенный пляж, возле которого корабли бросают якорь. Маленький порт служил рыболовным, торговым или простым частным портом. Это позволяло ему благодаря каботажу играть перераспределительную роль для региона, который не имел выхода к морю и к которому трудно было добраться по сухопутным дорогам. Многие из этих небольших портов вели значительную экономическую деятельность на местном или региональном уровне, экспортируя сельскохозяйственную и промышленную продукцию из своих внутренних районов и импортируя продукты питания из средиземноморского мира. Большие



порты всегда представляли собой по крайней мере частично искусственные порты, конструкция которых в определенной степени соответствует приведенным описаниям [4]. Крупные порты могли быть многобассейновыми или однобассейновыми, располагаться в устье реки или непосредственно на побережье. Они позволяли осуществлять торговлю на дальние расстояния и перевозку больших объемов продукции. В число наиболее известных крупных портов входили такие портовые комплексы, как Остия (рис. 1 и 2 цв. вклейки), Поццуоли (рис. 3 цв. вклейки), Антиохия (рис. 4 цв. вклейки) и Лептис-Магна (рис. 5 цв. вклейки). Четыре основных порта древнего Средиземноморья: Портус (порт Клавдия и порт Траяна) (рис. 6 цв. вклейки), Афины (рис. 7 цв. вклейки), Александрия (рис. 8 цв. вклейки) и Карфаген (рис. 9 цв. вклейки).

В-третьих, существует классификация портов по функциям. Древние порты могли быть как военными, так и торговыми, хотя многие из них выполняли смешанные функции, и «гражданский» порт мог временно стать военной базой. Таким образом, древние порты представляли собой разнообразные и сложные инженерные сооружения, которые играли важную роль в экономике и обороне древних цивилизаций. Портовые сооружения имели большое значение для греческих и римских торговых судов, так как они предоставляли необходимые условия для укрытия, поставок и проведения ремонтных работ в случае плохой погоды или других неблагоприятных происшествий.

Крупнейшие порты могли иметь одну или несколько гаваней. Эти порты располагались непосредственно у моря либо частично были вырыты в суше. Некоторые порты имели несколько гаваней, часть из которых была хорошо защищена причалами, а другая более открыта к морю. Примером такого многофункционального порта была Александрия (рис. 8 цв. вклейки), где гавани различались по степени защищенности от ветров и течений. Также существовали порты полуостровов, как например, Пирей (рис. 10 цв. вклейки), который развивался на полуострове Актея. Для обеспечения безопасной перевалки товаров на берег были необходимы волнорезы, причалы и пристани. Волнорезы уменьшали воздействие морских волн и ускоряли процесс выгрузки [5 цв. вклейки].

Неотъемлемой частью портовой инфраструктуры было строительство пристаней. Оно позволяло обслуживать крупные суда весом сотни тонн, которые не могли причалить к берегу без соответствующих условий. Пристани, защищенные волнорезами, предоставляли место для швартовки крупных судов и для перегрузки товаров. Они могли быть построены вдоль берега или быть двусторонними (пирсами).

Кроме того, в портах требовались различные сооружения для эффективной деятельности на суше. В Древнем Риме, например, существовали так называемые склады (*horrea*) (рис. 11 цв. вклейки), которые предназначались для хранения определенных товаров. Также были портовые капитанства и постройки для службы аннонов (службы по обеспечению пищей Римской империи), казармы и гауптвахты для военных сил, обеспечивающих безопасность порта, торговые станции, биржи, гостиницы и другие объекты. Маяки и сигнальные башни служили для указания пути к гавани и обеспечения безопасности судоходства [5].

Морские порты в Древности представляли собой величественные архитектурные ансамбли, настоящей «жемчужиной» которых были входные ворота. По словам Жана Руже [6], они порой выглядели «почти как триумфальные

**К СТАТЬЕ ХАФСА ТАЛЕБ
«СТАНОВЛЕНИЕ ПОРТОВ И ПОРТОВЫХ ГОРОДОВ:
ОТ АНТИЧНОСТИ ДО СОВРЕМЕННОСТИ»**



Рис. 1 – порт Остии; рис. 2 – портовый комплекс Остии; рис. 3 – порт Поццуоли; рис. 4 – порт Антиохии; рис. 5 – порт Портус; рис. 6 – великий порт Лептис; рис. 7 – порт Афины; рис. 8 – порт Александрия

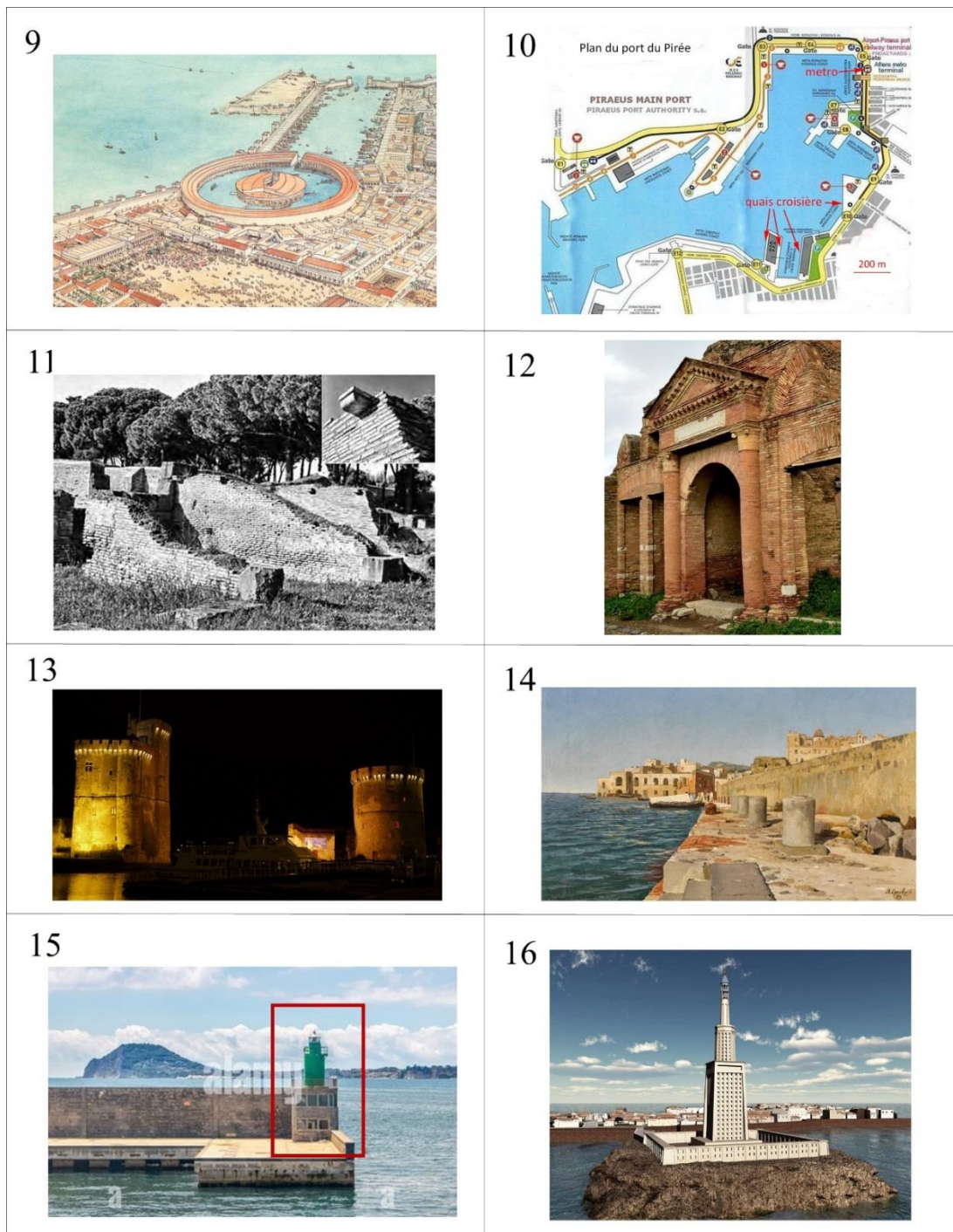


Рис. 9 – порт Карфаген; рис. 10 – порт Пирей; рис. 11 – склады (*horrea*);
 рис. 12 – триумфальные ворота; рис. 13 – две башни у входа в порт Ла-рошель;
 рис. 14 – пирс порта Поццуоли; рис. 15 – маяк порта Поццуоли;
 рис. 16 – Александрийский портовый маяк



ворота» (рис. 12 цв. вклейки). Древнеримский архитектор и механик Витрувий указывает на то, что вход в акваторию порта часто был обрамлен двумя башнями, стоящими на концах причалов [7] (рис. 13 цв. вклейки). Эти башни имели важное морское и военное значение, так как служили ориентирами для мореплавателей и могли использоваться для закрытия порта с помощью цепей. Но они также обладали декоративной ценностью. На особую заботу древних архитекторов о красоте и монументальности портов обращает внимание и Иосиф Флавий [8], когда описывает средиземноморский порт Кесария и его впечатляющий вход с колоссами и башнями. Некоторые другие портовые сооружения, несмотря на свою утилитарность, также могли быть украшены статуями и монументальными арками, как например, большой пирс порта Поццуоли (рис. 14 цв. вклейки): этот искусственный волнолом длиной 372 метра, построенный в открытом море на квадратных опорах, на котором возвышаются две триумфальные арки (одна украшена сверху четырьмя морскими Тритонами, другая – квадригой, управляемой Нептуном) и две колонны, украшенные статуями, обозначающими вход в порт. К этим памятникам следует добавить портики, проходящие вдоль пирсов и набережных, храмы и памятники, которые, располагаясь у подножия порта или возвышаясь над ним, усиливают красоту всего ансамбля. Важным элементом среди портовых сооружений являлся также маяк (рис. 15 цв. вклейки), и, несомненно, древние строители стремились возвести нечто такое, что могло бы сравниться со знаменитым маяком в Александрии (рис. 16 цв. вклейки).

Таковы главные особенности строительства древних портов. Теперь хотелось бы охарактеризовать построение портов Средиземноморья в его историческом развитии и обратиться к современности.

Средиземное море – это почти полностью закрытое межконтинентальное море, омывающее берега Европы, Африки и Азии, начиная от Гибралтарского пролива на западе и простираясь до входа в Дарданеллы и Суэцкий канал на востоке. Общая площадь этого моря составляет примерно 2,5 миллиона квадратных километров. Восточный выход в Атлантический океан через Гибралтарский пролив имеет ширину 14 километров. Его название происходит от того факта, что оно дословно означает «море посреди земли». В древности Средиземное море играло ключевую роль в морском транспортном сообщении, обеспечивая торговый и культурный обмен между развивающимися цивилизациями, такими как месопотамцы, египтяне, персы, финикийцы, карфагеняне, берберы, греки и римляне. Средиземноморский бассейн имеет богатую и древнюю историю, являясь колыбелью западной цивилизации, а также свидетелем расцвета и падения величайших государств. Своим доминированием в этом регионе известны прежде всего Греция, Карфаген и Рим, которые активно развивали морскую торговлю и военные морские операции.

Новейшую историю Средиземноморья можно разделить на три ключевых периода. Первый из них – это испано-османское Средиземноморье в период с 1553 по 1573 год. Этот период характеризовался расширением Османской империи после захвата Константинополя в 1453 году и конфликтом между христианскими и мусульманскими империями, которые контролировали берега Средиземного моря [9]. В этот период произошло изгнание Ордена Святого Иоанна с острова Родос на остров Мальта. Битва при Лепанто в 1571 году поставила точку в наступлении Османской империи на западные берега Средиземного моря. Второй период – французское Средиземноморье в XVII веке,



когда Средиземное море стало торговым центром, контролируемым Францией. В этот период берберийская раса стала важной частью дополнительных войск, размещенных в колониях Северной Африки, и такие порты, как Алеппо и Смирна, выиграли от присутствия французских консулов [10]. И наконец, третий период – английское Средиземноморье в XVIII и XIX веках. В XVIII веке Англия, Голландия и другие торговые страны стремились обеспечить мир и стабильность в Средиземноморье исключительно ради торговли. Англичане захватили ключевые пункты Гибралтар и Менорка, и в XIX веке Средиземное море оказалось уже под их (английским) контролем [11].

Таким образом, Средиземноморье пережило изменения, связанные с интересами разных империй и наций, но в конечном итоге стало эпицентром колониальных зон влияния, отражая новую эпоху.

Заключение. Со второй половины XX века портовые территории, расположенные вблизи городских центров, претерпели заметные преобразования ландшафтов. Влияние технологического прогресса, развитие морского, воздушного и автомобильного транспорта и в более общем плане глобальная экономическая реструктуризация вкуче привели к тому, что портовые города постепенно оказались в запустении. Таким образом, крупные древние порты, которые до индустриальной эпохи были многолюдным и оживленным пространством, тесно связанным с деятельностью города, вступили в период кризиса и дезорганизации, что привело к появлению портовых пустошей. Эти визуально непривлекательные пустоши также представляют собой настоящую травму идентичности для городских жителей. Все эти факторы свидетельствуют о том, что необходимы мероприятия по обновлению и модернизации портов, которые возникли в 1970-х годах.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Lefebvre, Des Noëttes R. De la Marine antique à la Marine moderne / Richard Lefebvre Des Noëttes. – Paris : Masson & Cie, 1935. – 67 p.
2. Гельфонд, А. Л. Архитектурные аспекты преобразования бывших портовых территорий / А. Л. Гельфонд. – Текст : непосредственный // Academia. Архитектура и строительство. – 2022. – № 3. – С. 40–50.
3. L'Écotais, Y. Le vieux port. Tome 2 / Yann de L'Écotais. – Paris: Pocket, 2002. – 414 p.
4. Piano, R. Penser la ville heureuse / Renzo Piano. – Paris : Parenthèses, 2010. – 143 p. – ISBN 13: 978-2863642405.
5. Piano, R. La Désobéissance de l'architecte / Renzo Piano. – Paris : Arléa, 2009. – 200 p. – ISBN 9782869598492.
6. Rouge, J. Les institutions romaines / Jean Rouge. – Paris : Armand Colin, 1969. – 320 p.
7. Vitruve, P. M. De l'architecture / P. M. Vitruve. – Paris : Les Belles lettres, 1990. – 221 p.
8. Flavius, J. Les Antiquités juives / Josephe Flavius. – Paris : Cerf, 1992.
9. L'Écotais, Y. Le vieux port. Tome 1 / Yann de L'Écotais. – Paris : Pocket, 2001. – 414 p.
10. Roncayolo, M. La Ville aujourd'hui / Marcel Roncayolo. – Paris : POINTS, 2001. – 898 c.
11. Koolhaas, R. Études sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville / Rem Koolhaas. – Paris : Payot, 2017. – 256 p. – ISBN-10 2228913774.



TALEB Hafsa, postgraduate student of the chair of architectural design

THE TRANSFORMATIONS OF PORTS AND PORT CITIES FROM ANTIQUITY TO THE MODERN TIME

Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering
65, Пjinskaya St., Nizhny Novgorod, 603952, Russia. Tel.: +7 (930) 210-72-11;
e-mail: hafsataleb98@gmail.com

Key words: port of antiquity, port architecture, history of the ports.

This article provides information about the origin and development of ports and port cities in the Mediterranean region from Antiquity to the modern time. The article covers various aspects related to their classification, functions and structural features. The author also describes the current state of ports in the Mediterranean and identifies key problems in this area.

REFERENCES

1. Lefebvre Des Noëttes R. De la Marine antique à la Marine modern [From the ancient Navy to the modern Navy] / Richard Lefebvre Des Noëttes. – Paris: Masson & Cie, 1935. – 67 p.
2. Gelfond A. L. Arkhitekturnye aspekty preobrazovaniya byvshikh portovykh territoriy [Architectural aspects of the transformation of former port areas] / Academia. Arkhitektura i stroitelstvo [Academia. Architecture and construction]. – 2022. – №3. – P. 40-50.
3. L'Écotais Y. Le vieux port (tome 2) [The old port v.1] / Yann de L'Écotais. – Paris: Pocket, 2002. – 414 p.
4. Piano R. Penser la ville heureuse / Renzo Piano. – Paris: Parenthèses, 2010. – 143 p. – ISBN 13: 978-2863642405.
5. Piano R. La Désobéissance de l'architecte / Renzo Piano. – Paris: Arléa, 2009. – 200 p. – ISBN 9782869598492.
6. Rouge J. Les institutions romaines [Roman institutions] / Jean Rouge. – Paris: Armand Colin, 1969. – 320 p.
7. Vitruve Pollio Marcus. De l'architecture. – Paris: Les Belles lettres, 1990. – 221 p.
8. Flavius J. Les Antiquités juives. – Paris: Cerf, 1992.
9. L'Écotais Y. Le vieux port. Tome 1. – Paris: Pocket, 2001. – 414 p.
10. Roncayolo M. La Ville aujourd'hui. – Paris: POINTS, 2001. – 898 p.
11. Koolhaas R. Études sur (ce qui s'appelait autrefois) la ville. – Paris: Payot, 2017. – 256 p. – ISBN-10 2228913774.

© **TALEB Hafsa, 2024**

Получено: 15.01.2024 г.