



УДК 72:627.2

ХАФСА Талеб, аспирант кафедры архитектурного проектирования

ПРИНЦИПЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТА САН-ФРАНЦИСКО

ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет»
Россия, 603952, г. Н. Новгород, ул. Ильинская, д. 65. Тел.: +7 (930) 210-72-11;
эл. почта: hafsataleb98@gmail.com

Ключевые слова: Порт Сан-Франциско, принципы, модернизация, исследование.

Анализируются принципы модернизации порта Сан-Франциско, проходившей в 70-х годах XX века и в 2000-х годах. Автор исследует два разных подхода к перепрофилированию порта, а также рассматривает влияние данного процесса на прибрежную зону в частности и на облик города в целом.

Решение о возрождении заброшенных портовых районов и сохранении культурного наследия представляет собой результат взвешенного выбора. В то время как некоторые портовые районы все еще остаются незадействованными, забытыми или даже подвергаются уничтожению, другие имеют возможность изменить свое предназначение и способствовать изменению прибрежных территорий с учетом современных потребностей [1, с. 3].

Сан-Франциско предпринял это решительное действие еще в 1970-х годах (рис. 1 и 2 цв. вклейки), когда городские и портовые власти определили возможные назначения старой прибрежной зоны. Таким образом, бывшая индустриальная набережная (рис. 3 цв. вклейки) превратилась в место для отдыха и развлечений [2]. Сан-Франциско стал пионером в проведении этих реконструкционных операций и за 25 лет пережил две значительные трансформации (рис. 4 и 5 цв. вклейки). Первые попытки изменения предназначения заброшенных причалов привели к принятию американской модели фестивальных рынков. В течение 1970-х годов был разработан проект туристического и коммерческого развития (рис. 6 цв. вклейки), вдохновленный подобными проектами в Бостоне (рис. 7 цв. вклейки) и Балтиморе (рис. 8 цв. вклейки). Позже этот проект был несколько раз использован на международном уровне и реализован в районе Рыбацкой пристани (рис. 9 цв. вклейки). Впоследствии, в 2000-х годах, акцент был перенесен на сохранение аутентичности места, улучшение морского и портового наследия, а также восстановление обширных общественных пространств (рис. 10 цв. вклейки). Успешная реализация проектов по реконструкции порта способствовала развитию учебных программ по восстановлению в области паромного строительства.

Интерес к модернизации порта в Сан-Франциско обусловлен двумя ключевыми факторами. Во-первых, обновление данной прибрежной зоны было действительно успешно осуществлено [2], в отличие от ситуации с прибрежными зонами некоторых других международных портов, таких как Токио (рис. 11 цв. вклейки), Лондон (рис. 12 цв. вклейки) и Нью-Йорк (рис. 13 цв. вклейки), где в большей степени действовали законы рынка, определяющие ход большинства реконструкционных операций [3]. Джей Рубин (Rubin J. A.) [2] подчеркивает

**К СТАТЬЕ ХАФСА ТАЛЕБ
«ПРИНЦИПЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ПОРТА САН-ФРАНЦИСКО»**

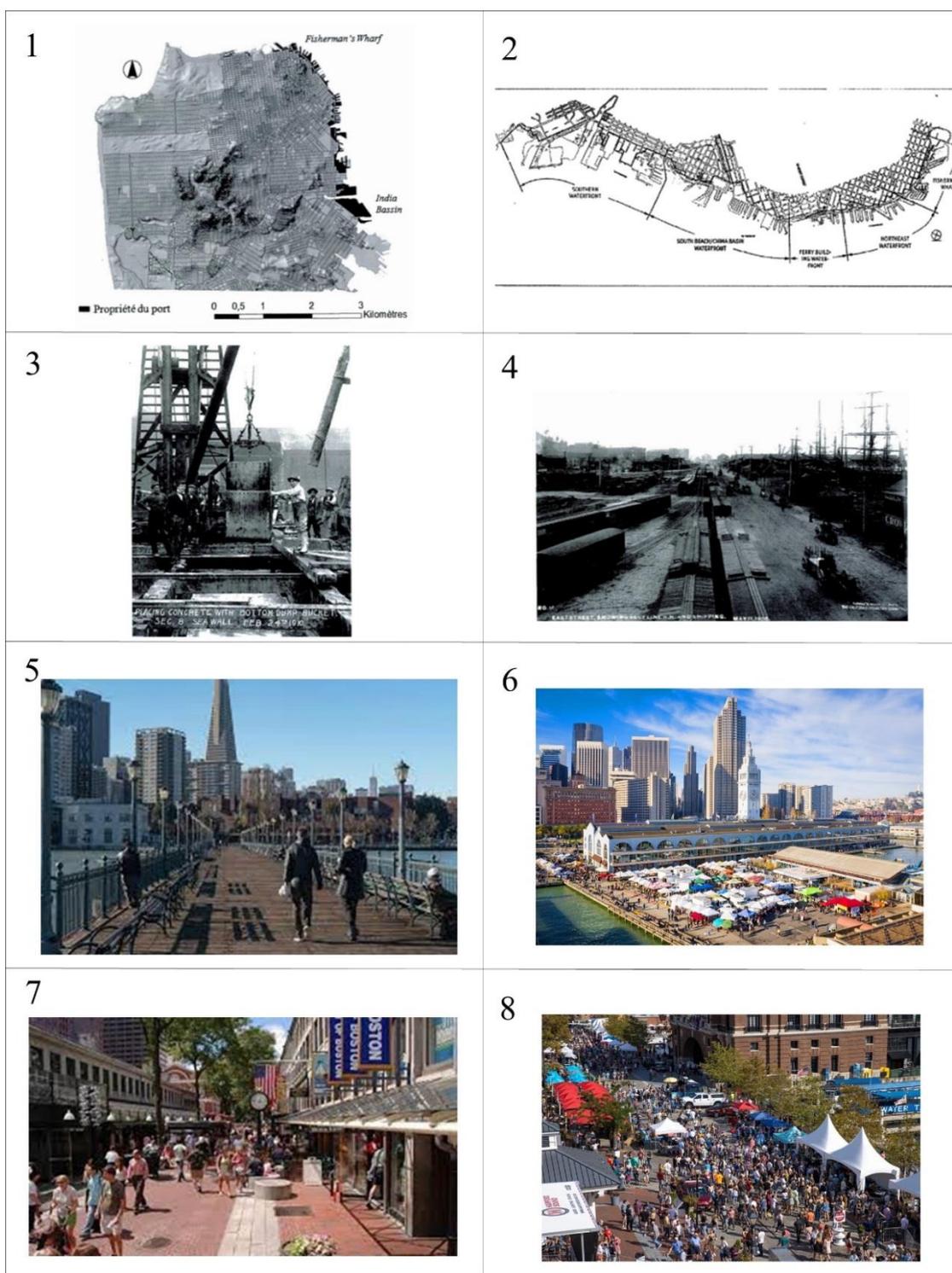


Рис. 1 – очертание набережной Сан-Франциско; рис. 2 – портовое подразделение Сан-Франциско; рис. 3 – развитие железнодорожных линий; рис. 4 – порт Сан-Франциско до модернизации; рис. 5 – порт Сан-Франциско после модернизации; рис. 6 – фестиваль “Market place” Сан-Франциско; рис. 7 – фестиваль “Market place” Бостон ; рис. 8 – фестиваль “Market place” Балтимор



Рис. 9 – фестиваль “Market place” в *Fisherman's Wharf*; рис. 10 – переоценка площади Жиранделли; рис. 11 – порт Токио; рис. 12 – порт Лондона; рис. 13 – порт Нью-Йорка; рис. 14 – анкоридж-сквер; рис. 15 – *Believe it or Not!* Музей; рис. 16 – *National Maritime* Музей



следующее (далее текст приведен в переводе с англ. языка): Трансформация городской набережной Сан-Франциско [...] шла медленнее и привела к несколько иной морфологии. В настоящее время в порту нет офисных башен, жилье построено только в двух местах, гостиницы отсутствуют. [...]. Напротив, набережная характеризуется скромными масштабами застройки, изобилует открытым пространством и общественно ориентированным использованием, а также уделяет особое внимание общественному доступу и передвижению «вдоль набережной» [3, с. 16–17] (рис. 14 цв. вклейки).

Вторая причина, по которой этот случай вызывает интерес, заключается в наличии двух различных подходов к реконструкции, разработанных в разные периоды времени. Эти две модели, о которых шла речь выше, были продиктованы разными практиками планирования и разработаны в контексте различных философий и стратегий. Внешний вид набережной, как утверждает Грас [4], становится результатом анализа двух проектов, которые развиваются на основе двух разных парадигм. Это позволяет нам наблюдать за эволюцией подходов к восстановлению городского пространства. В данном случае его открытость способствовала созданию набережной, доступной для широкой аудитории. Кроме того, направленные на восстановление береговых районов проекты также предоставляли возможность жителям вернуться к этим территориям как физически, так и символически. При этом необходимо отметить, что усовершенствование портовых зданий и их переоценка не являются новыми практиками и имеют довольно долгую историю [5]. Так, первые попытки реконструкции портовых территорий начались в США в 1960-х годах. Результаты исследований, включая работы Холла [6], Норклиффа и коллег [7], Гибанда [8], Гравари-Барбас [9] и Колина [3], показывают, что первые модели реконструкции набережных, такие как «фестивальный рынок или торговая площадь», устарели и привели к стандартизации видения морской культуры. Изначально эти операции были предназначены для выделения портовых городов и укрепления их морской идентичности на мировой арене. Однако, когда эти операции были повторены в разных городах по одному и тому же шаблону, это привело к гомогенизации форм и функций реконструированных портовых секторов, и они потеряли свою уникальность [10]. Норклифф и соавторы [7] подчеркивают, что «поиск индивидуальности и разнообразия в конечном итоге привел к стандартизации». Вермеерш добавлял: «Модель фестивальной рыночной площади, изначально привлекавшая людей своей новизной, превратилась в скучный шаблон после того, как ее снова и снова копировали; она больше не извлекает выгоду из своего уникального характера или делает это крайне редко. Возможно, это еще одно доказательство того, что простое повторение концепции, особенно в городских пространствах, не имеет должного эффекта» [10, с. 77].

Клод Шале разработал процесс под названием TDR – До промышленной революции порт и город были переплетены, и между ними существует связь, называемая «территориализация», после того как во время промышленной революции город и порт пережили разделение по железнодорожным маршрутам и автомагистралям, это называется «детерриториализация», а после, в 1980 году, архитекторы захотели согласовать связи между городом и портом и это называли «ретерриториализация» [11]. В связи с этим мы задаемся вопросом, в какой степени упомянутые проекты по переоценке набережной в порту Сан-Франциско позволили говорить о начале процесса ретерриториализации? Мы предполагаем,



что процесс переоценки или ревалоризации городской набережной привел к появлению различных форм городской планировки, и эти формы не обладали одинаковым потенциалом для ретерриториализации. Мы считаем, что множество факторов оказало влияние на процесс перекалфикации береговой линии, что, в свою очередь, повлияло на разнообразные способы использования и интерпретации пространств, прошедших реконструкцию. Мы также полагаем, что экономические, социальные, культурные и политические контексты, само местоположение проектов и их соответствие планировке города, характерной для определенного времени, оказали влияние на принципы планирования и цели каждого упомянутого проекта, а, следовательно, и на то, как они реализованы и воспринимаются в настоящее время. Кроме того, мы считаем важным поместить портовую территорию в контексте всего города, чтобы понимать и анализировать ее потенциал для ретерриториализации. Факторы, лежащие в основе этого потенциала, также формируют некоторые предпосылки, исходя из которых можно делать выводы о перспективах развития бывшей портовой территории.

Заключение. Основная гипотеза исследования опирается на два главных утверждения. Во-первых, территория порта, благодаря своей уникальной географической и исторической специфике, формирует конкретное окружение, которое, в свою очередь, влияет на формирование и модификацию практик и представлений, связанных с этой территорией [12]. Таким образом, она сама по себе служит объясняющим и определяющим возможные изменения фактором. Однако изучаемая территория имеет двойственный характер в качестве места. Фактически, два проекта реконструкции представляют собой независимые пространственно-временные сущности, которые создают разные эффекты восприятия городского пространства.

Основная гипотеза также предполагает, что культура играет роль «производителя атмосферы, связанной, среди прочего, с методами использования и повседневной практикой» [13, с. 47], и это является определяющим фактором для формирования способов присвоения портовой территории. Реконструированные порты представляют собой культурные объекты, а связанные с ними операции являются культурными ценностями (рис. 15 и 16 цв. вклейки), что влечет за собой культурный эффект. Таким образом, представление о набережной и ее функциях неизбежно будет развиваться в соответствии с видением портового пространства в текущем времени [14]. В этой связи первый проект реконструкции города, разработанный в соответствии с культурой городской застройки 1960–1970-х годов, гипотетически уже не соответствует проблемам и целям планирования 2000-х годов. В этом контексте мы предполагаем наличие культурного разрыва между двумя фазами переоценки, который влияет на динамику присвоения этих территорий. Таким образом, описанная ситуация с двумя этапами трансформации порта в Сан-Франциско имеет важное значение для понимания реализации и текущего использования общественного пространства.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Péron F., Marie G. Patrimoine maritime du Finistère / Françoise Péron et Guillaume Marie // Géographie et cultures. – 2010. – URL: <https://doi.org/10.4000/gc.973>.
2. Rubin J. A Negotiated Landscape: The Transformation of San Francisco's Waterfront Since 1950 / Jasper Rubin. – University of Chicago Press, 2011.



3. Collin M. Nouvelles urbanités des friches / Michelle Collin // *Multitudes Review*. – 2001. – P. 148–155.
4. Gras P. Le Temps des ports: (Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)) / Pierre Gras. – France: Tallandier, 2010.
5. Гельфонд А. Л. Архитектурные аспекты преобразования бывших портовых территорий / Анна Лазаревна Гельфонд // *Academia. Архитектура и строительство*. – 2022. – № 3. – С. 40–50.
6. Hall P. Villes de demain : Une histoire intellectuelle de l'urbanisme et du design au XXe siècle / Peter Hall. – New York: Wiley, 2010.
7. Norcliffe & al. The emergence of postmodernism on the urban waterfront : geographical perspectives on changing relationships // *Journal of Transport Geography*. – 1996. – P. 123–134.
8. Giband D. Les paysages du front d' eau à Philadelphie : du passéisme au post-modernisme / David Giband // *Revue de géographie de Lyon*. – 1998. – P. 321–330.
9. Gravari-Barbas M. Le "Festival Market Place" ou le tourisme sur le front d'eau / Maria Gravari-Barbas // *Norois, Villes et tourisme*. – 2004. – P. 178, 261–278.
10. Vermeersch L. La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole / Laurent Vermeersch. – France: L'Harmattan, 1998.
11. Chalin C. Ces ports qui créèrent des villes / Claud Chalin. – Paris: Editions L'Harmattan, 1985.
12. L'Écotais Y. Le vieux port (tome 1) / Yann de L'Écotais. – Paris: Pocket, 2001.
13. Bédard M. Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie / Michael Bédard // *Revue de géographie et aménagement*. – 2011. – URL: <https://doi.org/10.4000/tem.2652>.
14. L'Écotais Y. Le vieux port (tome 2) / Yann de L'Écotais. – Paris: Pocket, 2002.

TALEB Hafsa , postgraduate student of the Department of Architectural Design

PRINCIPLES FOR MODERNIZING THE PORT OF SAN FRANCISCO

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

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

This article analyzes the principles of modernization of the port of San Francisco, which took place in the 70s of the 20th century and in the 2000s. The author explores two different approaches to port requalification, and also considers the impact of this process on the coastal zone in particular and on the appearance of the city in general.

REFERENCES

1. Péron F., Marie G. Patrimoine maritime du Finistère [Maritime heritage of Finistère] / Françoise Péron et Guillaume Marie // *Géographie et cultures*. – 2010. – URL: <https://doi.org/10.4000/gc.973>.
2. Rubin J. A. Negotiated Landscape: The Transformation of San Francisco's Waterfront Since 1950 / Jasper Rubin. – University of Chicago Press, 2011.
3. Collin M. Nouvelles urbanités des friches / Michelle Collin // *Multitudes Review*. – 2001. – P.148–155.
4. Gras P. Le Temps des ports: (Déclin et renaissance des villes portuaires (1940–2010)) / Pierre Gras. – France: Tallandier, 2010.



5. Gelfond A.L. Arhitekturni aspekti preobrazovania bivchikh portovikh territorie [Architectural aspects of the transformation of former port areas]/ A.L. Gelfond // Academia. Arhitektura & stroitellstvo [Architecture and construction]. – 2022. – № 3. – P. 40–50.
6. Hall P. Cities of tomorrow: An intellectual history of urban planning and design in the 20th century / Peter Hall. – New York: Wiley, 2010.
7. Norcliffe & al. The emergence of postmodernism on the urban waterfront : geographical perspectives on changing relationships // Journal of Transport Geography. – 1996. – P.123–134.
8. Giband D. Les paysages du front d' eau à Philadelphie : du passéisme au post-modernisme / David Giband // Revue de géographie de Lyon. – 1998. – P. 321–330.
9. Gravari-Barbas M. Le "Festival Market Place" ou le tourisme sur le front d'eau / Maria Gravari-Barbas // Norois, Villes et tourisme. – 2004. – P. 178, 261–278.
10. Vermeersch L. La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole / Lanrent Vermeersch. – France: L'Harmattan, 1998.
11. Chalin C. Ces ports qui créèrent des villes / Claud Chalin. – Paris: Editions L'Harmattan, 1985.
12. L'Écotais Y. Le vieux port (tome 1) [The old port V.1] / Yann de L'Écotais. – Paris: Pocket, 2001.
13. Bédard M. Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie [Methodology and methods of research in geography] / Michael Bédard // Revue de géographie et aménagement. – 2011. – URL: <https://doi.org/10.4000/tem.2652>.
14. L'Écotais Y. Le vieux port (tome 2) [The old port V.2] / Yann de L'Écotais. – Paris: Pocket, 2002.

© **TALEB Hafsa, 2024**

Получено: 15.01.2023 г.