



В исторической перспективе рассмотрены отношения между береговой линией и структурой городов. Приведены примеры как позитивного, так и негативного отношения градостроителей к берегам морей и рек. Выдвинута гипотеза о том, что позитивная модальность восприятия береговой линии способствует достижению доброжелательной, дружелюбной атмосферы в городе. Ключевые слова: архитектура, урбанизм, берега, социальная психология города. /

The relations between a waterfront and a city structure are viewed historically. The author gives examples of both positive and negative attitudes of city-planners towards sea and river waterfronts. The author makes a hypothesis that a positive modality of perception of the waterfront encourages a kind and friendly atmosphere in the city. Keywords: architecture; urbanism; banks; social psychology of the city.

## Два берега /Two Banks

текст  
Константин Лидин /  
text  
Konstantin Lidin

### Берега – особая территория

Во всем цивилизованном мире берега морей и рек имеют особый правовой статус. Собственность на берега ограничена. Так, в Таиланде все морские побережья, золотая земля туристического бизнеса, принадлежат лично королю, и Таиланд тут не уникален.

Даже в тех странах, где возможна частная собственность на береговую линию, действует публичный сервитут, обязывающий владельцев данных участков обеспечивать свободный проход и нахождение граждан на береговых полосах. Это очень старый закон. Полоса вдоль берега рек, так называемый бечевник, со времен царя Алексея Михайловича Тишайшего был зоной свободного прохода и проезда для всех желающих.

Согласно ст. 6 Водного кодекса РФ [1], каждый гражданин вправе свободно находиться на береговой полосе водного объекта общего пользования (к таковым относятся фактически все водные объекты естественного происхождения), а также использовать ее для личных и бытовых нужд, в том числе для любительской рыбалки. Для большинства водных объектов береговая полоса определяется шириной 20 м, для рек протяженностью менее 10 км ее ширина составляет 5 м. Никто не вправе перегораживать береговую полосу, препятствовать проходу и нахождению на ней. (Речь идет именно о пешем проходе, нахождение автомобилей на береговых полосах также запрещается Водным кодексом РФ). Впрочем, с 2006 года в России и вовсе запрещено оформлять береговые полосы в собственность (ст. 27, ч. 8 Земельного кодекса РФ). Таким образом, если некий пляж ли просто участок берега огораживается и застраивается, то можно быть уверенным, что имеет место нарушение закона.

Берега составляют «особую землю» на протяжении всей истории человечества.

### Жизнетворные берега

Около пятнадцати тысяч лет назад по Евразийскому материка прокатились масштабные процессы переселения народов. Десятки и сотни тысяч лет до этого палеолитическая культура существовала в условиях крайне низкой плотности населения – от 0,01 до 0,5 человек на квадратный километр, по данным палеоантропологов [2]. Но вот

климат на материке резко потеплел, образуя «голоценовый климатический оптимум». Волосатые мамонты и бизоны, страдая от жары, переселялись на север Сибири, на Таймыр и в нынешнее Приполярье. Следом за ними двинулись и люди. Результаты оказались катастрофичными: мамонтов, шерстистых носорогов, гигантских оленей истребили. Давление экологического кризиса заставило людей изобретать принципиально новые уклады жизни. Поведенческая пластичность человека подверглась серьезнейшему испытанию. Люди впервые за все время своего существования оказались в состоянии высокой концентрации населения на очень ограниченной территории. К концу палеолита плотность населения достигла уже 5–10 человек на квадратный километр. Выросшие на несколько порядков плотности информационных потоков неизбежно вызвали огромные перемены. Началась «неолитическая революция» в технологиях добычи пищи, устройстве жилья, в социальных структурах и образе жизни.

По неспешным меркам каменного века потепление продолжалось недолго. К началу третьего тысячелетия до нашей эры жить на Таймыре стало практически невозможно, и поток переселенцев двинулся на юго-запад. Но это уже были совсем другие люди. Из крошечных триб в 25–50 человек образовались народы. Первобытные культуры охотников и собирателей сменились начатками государственного устройства. Конкретно-образное мышление уступало место абстрактному, появлялись первые языки и первые элементы, переходные от рисунков к пиктографической письменности – петроглифы.

Следы неолитического переселения народов прослеживаются и сегодня в топонимике, особенно в названиях рек (гидронимике). Многочисленные реки и речушки Сибири носят названия на местных языках – якутском, эвенкийском, языках хантов, манси, селькуп, различных тюркских языках. Однако время от времени встречаются гидронимы, явно происходящие из древнейших языков индоевропейской группы. Например, всем известная река Индигирка, скорее всего, получила свое название от санскритского «кинд» – река. И это не единственный пример. В целом по Северной Евразии, от Енисея до Рейна и Дуная, выявлено около 200 топонимов с сан-

^ Калининград, набережная реки Преголя. Береговая линия отделена от городской ткани своеобразной полосой отчуждения, сразу за которой начинается сплошная застройка. Город повернулся к воде с суровым и недоверчивым выражением – пример негативной модальности восприятия берега. Фото Леонида Глебова



< Фото Леонида Глебо

критским формантом «инд». Складывается впечатление, что в XXV–XV веках до н. э. массы людей, говорящих на индоарийских диалектах, двигались вдоль рек из Сибири в Северную Европу, в Причерноморье и Прикаспийские земли [3].

Спустя несколько тысячелетий обратное движение русских в Сибири также проходило в основном по речным берегам. Статья «Водные пути» в энциклопедии Брокгауза и Евфрона говорит об этом без нынешней политкорректности: «В истории нашей колонизации, которая по своему разнообразному характеру носила и разные названия: вольной, военно-дружинной, монастырской и торгово-промышленной, водные пути играли выдающуюся роль и были главными или единственными путями сообщения». [4].

Древнейшие традиции развития человеческой культуры городского типа включают побережья в качестве связующего звена, пути движения цивилизаций и технологий. Таковы культуры Хараппы, Египта и Месопотамии (Междуречья) и множество последующих. В городах Северной Европы подобное отношение к берегам сохранилось до сегодняшнего дня. В Голландии, Бельгии, скандинавских странах вода привольно входит в структуру города, прорезая его каналами и крошечными бухтами. Прихотливо изрезанная форма берегов фрактально увеличивается, так что на квадратном километре городской земли умещаются десятки километров береговой линии. Берега воспринимаются в позитивной модальности: чем больше в городе берегов – тем дружелюбнее город.

Однако подобным образом берега воспринимаются не везде и не всегда.

#### Опасные берега

В 1807 году в мартовском номере журнала «Вестник Европы», издаваемого Н. Карамзиным, вышла в русском переводе новая пьеса Адольфа фон Коцебу [5]. Этот литератор, ныне почти забытый, в начале XIX века был популярнее Шиллера и Гете, его драмы шли в лучших театрах Вены, Берлина и Санкт-Петербурга. Активная прорусская пропаганда, которую он вел в качестве издателя нескольких берлинских газет, поставила его в ряд самых эффективных идеологических борцов с растущим

влиянием Наполеона. Однако после 1815 года и Реставрации его пьесы стали восприниматься как образец низкопробной, пошлой драматургии (князь Дмитрий Горчаков, известный остро слов, пустил словечко «коцебятина»). На родине, в Пруссии, Коцебу из-за своего русофильства также превратился в фигуру ненавистную и в конце концов был убит активистами студенческого националистического союза.

Пьеса, изданная в 1807 году, называлась «Береговое право» (Strandrecht). Действие происходит на морском берегу, после бури. Мореплаватель Зальдерн и его слуга, молодой индеец Павел, видят, как местные жители храбро вытаскивают на берег ящики и сундуки с разбившегося корабля. Вне себя от горя, Зальдерн объясняет наивному индейцу: это не бескорыстная помощь потерпевшим крушение – это просто грабеж. Все, что будет вытасчено на берег, не вернется к морякам, а принадлежит теперь местными жителями. Таково «береговое право».

Обычай, согласно которому выброшенное на берег считается собственностью нашедшего, был известен уже в античности. И уже тогда считался гнусным и бесчеловечным. Философ Платон, писавший стихи и эпиграммы (как и любой образованный грек того времени), оставил такую Эпитафию утонувшему [6]:

*Море убило меня и бросило на берег, только  
Плащ постыдившись отнять, что прикрывал наготу.  
Но человек нечестивой рукой сорвал его с трупа,  
Жалкой корыстью себя в грех непомерный введя.  
Пусть же он явится в нем к Аиду, пред очи Миноса!  
Тот не преминет узнать, в чьем нечестивец плаще.*

Гомеровский эпос «Одиссея» в полной мере отразил ужас греков перед неизвестными берегами, полными хищных разбойников и чудовищ.

Во времена Римской империи собственником всех побережий считалось государство, так что выброшенные на берег предметы и люди считались добычей императора. Обычай продержался очень долго. Еще в конце XVII века «король-солнце» Людовик XIV специальным указом повелел любое имущество, спасенное при кораблекрушении, считать собственностью казны. Впрочем, жители

прибрежных районов тоже находили «подарки моря» выгодным промыслом. Сохранились свидетельства того, как они провоцировали выгодные для них катастрофы – разрушали маяки или, наоборот, выставляли ложные огни и сигналы, заманивая корабли на опасные скалы. Французы вернулись к практике прибрежного грабежа в смутное время Революции и прихода к власти Наполеона, о чем, собственно, и писал Коцебу. Возможно, последние следы «берегового права» можно проследить вплоть до XIX века, когда сомалийские пираты вынудили правительство Британской империи платить им до 15 тысяч фунтов ежегодно за то, чтобы прекратились крушения на Суэцком канале [7].

Тысячелетняя традиция заставляет воспринимать берега в негативной модальности, как нечто опасное, грозное и недружелюбное. Отсюда – стремление отгородиться от воды каменным поясом набережной, парковой зоной, стеной сплошной высотной застройки.

Удивительным образом обе противоположные тенденции восприятия берегов уживаются в градостроительной практике и дают множество ярких примеров реализации.

### Берега и города

Закат Средневековья естественным образом вызвал рост и развитие прибрежных городов. Канонический пример – Венеция, насквозь пронизанная морем, но и ренессансные Генуя и Флоренция прихотливо прорастают сквозь береговые линии: целые кварталы лежат прямо на воде или висят над нею в виде жилых многоэтажных мостов. Размывание береговой линии структурой города выглядит знаком именно этого периода. Так, на гравюре из Нюрнбергской хроники 1493 года видно, что Генуя периода своего упадка отгорожена от моря угрюмыми крепостными стенами.

Доверительное отношение городов к берегам особенно заметно на севере Европы. Города Нидерландов и Фландрии расцвели как торговые и транспортные центры в эпоху Северного Ренессанса. В XIII веке начинается возвышение Роттердама, который к концу текущего тысячелетия превратился в крупнейший порт Европы (и лишь в 2004 году он уступил Шанхаю роль крупнейшего порта мира). На волне Ренессанса богатеют и приобретают влияние торговые города Фландрии. Они настолько привязаны к побережьям, что даже в названиях прослеживаются соответствующие легенды. Брюгге с его тремя крупнейшими каналами и десятками мелких назван от немецкого Brücke (мост). И действительно, в городе с населением меньше полутора тысяч жителей 54 моста. Его главный соперник – Антверпен выводит свое название от нидерландского hand werpen (бросать руки) – отражение древней легенды о разбойнике Дрюоне Антигоне, стерегущем мост через Шельду и отрубавшем руки тем, кто не мог заплатить за проезд (вероятно, отражение античной легенды о Прокрусте).

Как и богатство, неповторимая живописность городов этого региона во многом построена на доверительном, дружелюбном отношении воды и суши.

Двадцатый век, однако, прошел под знаком растущего влияния американского образа жизни с присущим ему преобладанием негативной модальности в отношении побережий. Первые двести лет колонизации Америки ее города строились в основном непрофессиональными проектировщиками по образцам военных лагерей. В основе градостроительных решений, как правило, лежала примитивная прямоугольная сетка улиц. Как пишет Витольд Рыбчинский, «...именно сетка стала главной американской градостроительной моделью. Для составления таких планов не требовалось ни знаний в области искусства, ни учета особенностей местности, что хорошо видно на примере Сан-Франциско и Питтсбурга. Начиная-

щему градостроителю оставалось только решить, каковы будут ширина улиц и расстояние между перекрестками, все остальное происходило автоматически.

Подобный прагматизм был обусловлен сочетанием демократического эгалитаризма (пресловутого «равенства возможностей» с упором на предприимчивость, а не эстетику) и простой лениности [8].

В самом конце XIX века журналист Чарльз Малфорд Робинсон по заданию газеты Atlantic Monthly съездил в Европу и был очарован красотой тамошних городов. В 1899 году он опубликовал серию статей, начавших движение за «гражданское искусство» – переустройство американских городов на более эстетической основе. Первые три десятилетия XX века американские города украшались в основном за счет отдельных объектов в неоклассическом стиле – вокзалов, административных зданий, крупных торговых центров с колоннадами и лепниной (у нас бы такой стиль назвали сталинским ампиром). Хотя «отец американского модернизма» Луис Сулливан разорился и умер в нищете, но его принципы аскетической, рациональной красоты тоже постепенно проникли в сознание американцев. Развивались и градостроительные способы планировки красивых городов. Но эстетизация не изменила отношения американских архитекторов к берегам.

В 1909 году вышел из печати знаменитый план застройки Чикаго Дэвида Барнхема (David Burnham Plan). Идеи Робинсона активно присутствуют в плане, но отношения города с побережьем озера Мичиган носили характер скорее антагонистический. Препологалось, что в гавани Чикаго (ныне гавань Монро) будут насыпаны несколько искусственных островов с парковыми зонами – особая буферная зона, отгораживающая собственно город от уреза воды. К 1925 году был сооружен один из островов (Северный остров), на котором разместились парк и выставочный комплекс.

Примерно в те же сроки начал формироваться характерный «фасад» Нью-Йорка – встающая прямо из моря стена небоскребов. И в этом решении береговая линия предстает в отрицательной модальности, ей нет доступа внутрь города.

Оба подхода, изолирующих берега от города: как создание буферных (парковых, прогулочных, транспортных) зон, так и заключение берегов в «стены» из высотных зданий – активно используется сперва в США, а затем и по всему миру. К началу текущего века реализовано несколько очень крупных проектов, выполненных по американским образцам: деловой район Франкфурта-на-Майне Bankenviertel, за свое сходство с Нью-Йорком получивший прозвище Майнхеттен, лондонский Кэнери-Уорф, Москва-Сити и т. д. Скайлайны Гонконга и Торонто, Шанхая и Сингапура, Токио и Куала-Лумпур перерубают плоскость воды, как будто сторожат эту ненадежную стихию от вторжения в городскую ткань.

Крупные проекты, продолжающие линию доброжелательного взаимодействия города и берега, возникают гораздо реже. К таковым можно отнести разве что проект берлинской «Федеральной ленты», которая плавно пересекает Шпрее, не конфликтуя с водой и не игнорируя ее.

Прошедший в 2014 году конкурс на разработку концепции развития прибрежных районов Москвы-реки ярко продемонстрировал господствующую тенденцию. Победитель конкурса, бюро «Меганом», заявил три основных принципа, на которых опирался в своей концепции: создание новых речных порталов, человеческий масштаб и создание здоровой экосистемы [9]. Несмотря на наличие всех положенных по моде ключевых слов, презентация проекта ясно показывает: в концепции преобладает изолирующая берега, недоверчивая модальность.



### Модальность восприятия берегов как градостроительный фактор

Иркутск относится к городам с высокой стоимостью на все виды недвижимости [10]. В центральной части города практически не осталось земли под застройку, да и в целом внутри городской черты свободного места мало. Чем же можно объяснить удивительный феномен присутствия в самом центре значительных по площади и незастроенных островов на Ангаре? Два острова – Конный и остров Юности – практически девственная территория. На острове Юности хотя бы проложены прогулочные дорожки и размещена станция Детской железной дороги (некто среднее между аттракционом и учебным центром ОАО «РЖД»). Имеется концертная площадка и два ресторана – очень скромных размеров. Основная часть острова представляет собой слегка окультуренный лесопарк.

Конный остров простирается вплоть до Академического моста. Земля в этом районе города служит объектом жесткой конкуренции, спекуляции и политических столкновений, но несколько десятков гектаров этой драгоценной территории вопиющим образом пустуют.

Теоретически островаотягощены угрозой подтопления. Раз в пятнадцать или двадцать лет уровень воды в Ангаре может подняться так, что часть территории островов окажется залита водой. Однако при наличии современных технологий землеустройства, эту угрозу вряд ли можно считать решающим фактором. Освоить острова можно, но – не хочется. Слишком уж близко окажется вода, стихия враждебная и подозрительная. У нас тут, знаете ли, не Венеция...

Негативная модальность восприятия береговой линии – вполне реальный фактор, влияющий на принятие градостроительных решений. Его влияние происходит бессознательно, зодчие редко отдают себе отчет, почему им кажется естественным отгораживаться от берегов стеной сплошной застройки, парками или дорогами. Почему нельзя причудливо усложнить береговую линию, сделать ее сложной и бахромчатой – вместо того чтобы проводить набережные по линейке? Почему-то нельзя. Нехорошо, некрасиво, неэкономично. Поводы найдутся, была бы причина.

А все-таки хотелось бы хоть изредка вспоминать, что берега могут быть и дружелюбными. И это бывает хорошо, красиво, да и экономично. Все-таки расцвет и богатство чаще приходит в те города, которые воспринимают берега позитивно.

#### Литература

1. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 № 74-ФЗ [Электронный ресурс]. – [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_60683/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60683/)
2. Хрисанфова Е. Н., Перевозчиков И. В. Антропология. – Москва : Высш. шк., 2002.

3. Григорьев А. А. Древнейшие (доисторические) водно-волоковые пути Северной Евразии по данным топонимики // Вестн. Санкт-Петербург. ун-та. Сер. 7. Геология, география. – 2014. – Вып. 1. – С. 136–146.
4. Рудаков В. Водные пути в древней Руси // Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. – СПб., 1890–1907. – Т. 55.
5. Коцебу А. Береговое право // Вестн. Европы. – 1807. – № 5. – С. 3–41.
6. Платон. Эпитафия утонувшему // Античная лирика. – М. : Худож. лит., 1968. – С. 526.
7. Каланов Н. А. Береговые пираты // Наваль. – 1991. – № 1. – С. 79–80.
8. Рыбчинский В. Городской конструктор. Идеи и города. – М. : Изд-во Ин-та медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка», 2014.
9. Баринаева А. Определен победитель конкурса на формирование концепции развития набережных Москвы-реки // Urbanurban [Электронный ресурс]. – <http://urbanurban.ru/blog/space/852/Opredelen-pobeditel-konkursa-na-formirovanie-kontseptsii-razvitiya-naberezhnykh-Moskvy-reki>
10. Жилищное строительство и рынок недвижимости в период спада экономики // Бюллетень соц.-эконом. кризиса в России. – 2016. – Вып. 11 [Электронный ресурс]. – <http://ac.gov.ru/files/publication/a/8353.pdf>

#### References

- Barinova, A. Opredelen pobeditel konkursa na formirovanie kontseptsii razvitiya naberezhnykh Moskvy-reki [The winner of the competition for formation of the development concept for the Moskva River embankments is announced]. Retrieved from <http://urbanurban.ru/blog/space/852/Opredelen-pobeditel-konkursa-na-formirovanie-kontseptsii-razvitiya-naberezhnykh-Moskvy-reki>
- Grogoryev, A. A. (2014). Most ancient (prehistoric) water routes of North Eurasia according to data of toponymy. Vestnik of Saint Petersburg University. Series 7. Geology, Geography, issue 1, 136-146.
- Kalanov, N. A. (1991). Beregovye piraty [Coastal pirates]. Naval, 1, 79-80.
- Khrisanfova, E. N., & Perevozchikov, I. V. (2002). Antropologia [Anthropology]. Moscow: Vysshaya shkola.
- Kotzebue, A. (1807). Beregovoe pravo [Coastal right]. Vesti Evropy, 5, 3-41.
- Plato (1968). Epitafia utonuvshemu [Epitaph to the drowned]. Antique lyrics. Moscow: Khudozhestvennaya literatura.
- Rudakov, V. (1890-1907). Vodnye puti v drevnei Rusi [Water routes in Ancient Rus]. In F. A. Brockhaus and I. A. Efron Encyclopedic Dictionary. (Vol. 55). Saint Petersburg.
- Rybchinsky, V. (2014). Makeshift Metropolis: Ideas about Cities. Moscow: Strelka Press.
- Water Code of the Russian Federation of 3 June 2006 No. 74-FZ. Retrieved from [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_60683/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_60683/)
- Zhilishchnoe stroitelstvo i rynek nedvizhimosti v period spada ekonomiki [Housing construction and the real estate market in the period of economic decline]. (2016). Bulletin of the Social and Economic Crisis in Russia, issue 11. Retrieved from <http://ac.gov.ru/files/publication/a/8353.pdf>

^ Фото Леонида Глебо