

Освещается работа международных форумов, проводимых Архитектурным институтом Японии с 2009 года и посвященных экспертному обсуждению и концептуальному проектированию исторических городов в системе Шелкового пути. Рассматриваются итоги форума, который впервые был проведен в России – в Самаре и Москве с параллельно развернутым воркшопом для студентов отечественных и зарубежных вузов. Цель форума – сохранение уникального архитектурного наследия; оценка уроков исторической среды; разработка концепций регенерации и эффективного развития стагнирующих исторических территорий городов Шелкового пути на примере Самары.

Ключевые слова: бинарная стратегия маршрута и городов Шелкового пути; историческое наследие; Архитектурный институт Японии; IX Международный форум в России, Самара – Москва.

The paper covers the work of international forums held by the Architectural Institute of Japan since 2009, which were dedicated to expert discussion and conceptual design of historic cities in the Silk Road system. The article considers the results of the forum, which was first held in Russia (Samara and Moscow) with a parallel workshop for students of domestic and foreign universities. The purpose of the forum is to preserve a unique architectural heritage; to evaluate lessons of the historical environment; to work out the concepts for regeneration and effective development of stagnating historic areas of the Silk Road cities on the example of Samara.

Keywords: binary strategy of the route and Silk road cities; historical heritage; Architectural Institute of Japan; IX International Forum in Russia, Samara - Moscow.

Международные архитектурные форумы в городах Шелкового пути / International architectural forums in the Silk Road cities

текст

Евгения Репина
Московский государственный строительный университет
Сергей Малахов
Московский государственный строительный университет /

text

Eugenia Repina
Moscow State University of Civil Engineering
Sergey Malakhov
Moscow State University of Civil Engineering

Стратегические форумы АИЖ: главный сюжет

Архитектурный институт Японии (АИЖ) более 15 лет являлся инициатором международных конференций и воркшопов, в том числе посвященных программе возрождения исторического наследия городов Шелкового пути. В основе концепции этой программы, в отличие от геополитической стратегии трансконтинентального транспортного маршрута, связывающего Азию и Европу, находится оппозиция и диалог прагматической цели скоростной линейной коммуникации (линейного города) и неспешного, сконцентрированного на культурных ценностях образа жизни исторических поселений, располагающихся вдоль основных маршрутов Шелкового пути. Эти международные мероприятия получили название стратегических форумов, ориентированных на разработку концепций развития городов, обладающих уникальной исторической средой.

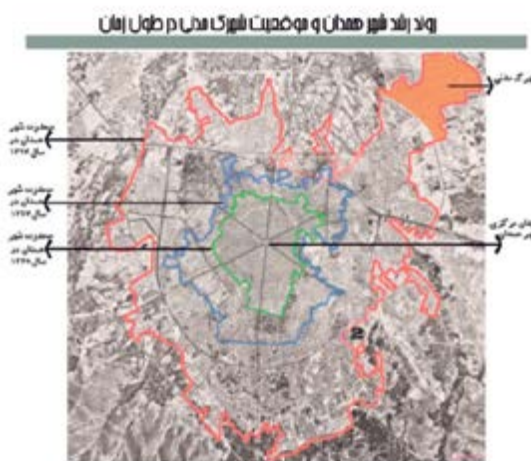
До 2019 года, когда в планы организаторов вмешались обстоятельства пандемии, было проведено 10 форумов в разных городах (рис. 1), ассоциируемых с той или иной ролью в исторических маршрутах Шелкового пути. И хотя официально считается, что первоначальный Шелковый путь закончил свое существование в XIV веке [1], ряд важных геополитических и культурных инициатив в Евразии направлен на возрождение как коммуникативного смысла этого евразийского коридора, так и его исторического названия – Шелковый путь.

Заманчивая перспектива возрождения Шелкового пути образует новые модели сотрудничества, топологически соответствующие присущим историческому маршруту (рис. 2) драматическому сценарию и сценографии длительного путешествия из одного конца света в другой, то есть идее огромной линейной формы, соединяющей в пучок разный опыт передвижения: железнодорожный (медленный и скоростной, пассажирский и грузовой, туристический и деловой), автомобильный, а в недалеком будущем – сверхскоростные типы наземного транспорта, обеспечивающие перемещение грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы¹ [2].

Однако имеет смысл рассматривать этот сюжет более широко, учитывая необходимость осмысления возникшей дилеммы: если мы понимаем значение стремительного

перемещения в пространстве материка, то, соответственно, антитезой чему-либо сверхскоростному должна быть поставлена миссия сверхнеторопливого. Роль подобной паузы в древности выполнял караван-сарай [3, 4]. Сегодня – это креативное и прогулочное пространство сохранившихся исторических улиц и городов.

Международные форумы архитекторов и градостроителей, инициированные АИЖ, концентрируют внимание на исторических городах как на неотъемлемой части проектируемой модели бинарного диалога двух типов ценностей: Quick Life (быстрая жизнь) и Slow Life («медленная жизнь»). Исторические города – потенциал выживания мирового сообщества на основе культурного сценария и ключевых гуманитарных ценностей. Исторический город, метафорически выражаясь, не должен никуда торопиться: пешеходные улицы, старинные мечети и храмы, караван-сарай и традиционные соседства, библиотеки,



^ Рис. 1. VIII Международный стратегический форум «Стратегия развития городов Шелкового пути» в Хамадане, Иран. Карта расположения ценных традиционных кварталов, ставших предметом концептуальной проработки студентов Университета Бу Али Сина, участников воркшопа (по материалам выступления профессора Ассодалаха Нагги на IX Международном форуме в Самаре в 2017 г.)

1. Новый шелковый путь (НШП, также Евразийский сухопутный мост) – концепция новой панъевразийской (в перспективе – межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы (<https://ru.wikipedia.org/wiki>).



< Рис. 2. Схема исторических маршрутов Шелкового пути с подключением японского порта Нагасаки и районов к северу от Каспийского моря. Сухопутные маршруты дополнены морскими сообщениями между Азией и Европой. – URL: container-z.com

театры, крепости, уличные кафе, базары, мемориалы – это все то, что требует неспешной и бесцельной прогулки, расслабленного созерцания и прочтения, напоминающего неспешное погружение в страницы старинного манускрипта (рис. 3).

Схематично оппозицию линейного города и исторического можно представить как прямую горизонтальную линию (Транссиб, Новый шелковый путь, скоростная трасса промышленной и коммерческой коммуникации) с поперечными выходами к символам в виде кругов. Линия – это скорость, символ достижения и доставки; круг – это медленное прочтение места, постиндустриальное переосмысление основных ценностей обитания. Такой сценарий проектирования и дискуссий служил доминирующим сюжетом форумов в Хамадане, Самаре, Москве и Табризе, а также и промежуточных воркшопов в Иркутске, Бурсе (деревня Миси) и в Саппоро (деревня Атцута) – в тех актуальных мероприятиях АИД, где рассматривался главный сюжет: стратегия выживания и развития поселений на основе реконструкции и эффективного использования исторического наследия.

IX Международный стратегический форум «Рост городов и сохранение наследия вдоль евразийского коридора – Шелковый Путь». Самарский этап.

IX Международный форум проходил в двух городах: основная часть в Самаре и однодневная конференция в Москве на базе ВШУ. Организационную миссию взял на себя Самарский государственный технический университет (СамГТУ) и факультет дизайна. Ядро оргкомитета составили сотрудники и студенты кафедры инновационного проектирования. К участию были приглашены, кроме российских представителей, политики, урбанисты, архитекторы, студенты и преподаватели из Японии, Китая, Ирана и Франции.

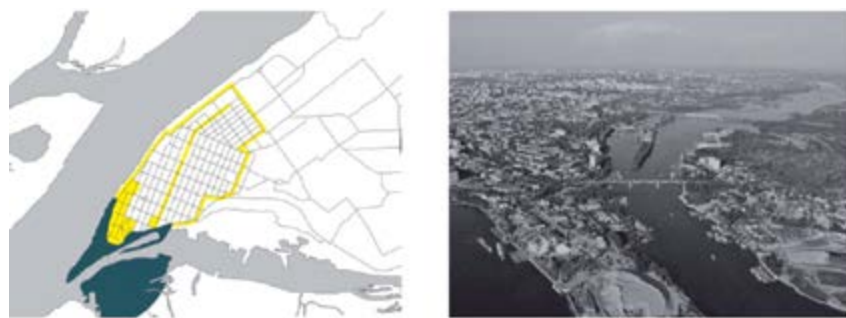
Форум, его самарская часть, был выстроен по принципу «конференция плюс недельный воркшоп». К стандартной программе была добавлена первая в России выставка четырех современных японских архитекторов, работающих в жанре контекстуального подхода к городской среде, применения естественных материалов и инновационных технологий экологического моделирования городской среды. Форум сопровождался серией высту-

< Рис. 3. Исторический город – «медленное пространство» городов Шелкового пути: улочки и монументы Бухары/ – URL: <https://mktravelclub.ru/blogs/> и Хамадана. – URL: <https://turbina.ru/guide/> / Khamadan-Iran





> Рис. 6. Общий вид исторической квартальной застройки Самары. Фото из интернет-источников



^ Рис. 5. Историческая часть Самары – система кварталов и улиц, выходящих на берега двух соединяющихся рек – Волги и Самары (архив оргкомитета)

v Рис. 4. Участники и организаторы форума. Фото из архива оргкомитета, 2017



плений известных российских экспертов, специалистов по реконструкции исторического наследия, архитектурной реновации, адвокативному проектированию среды. Программа воркшопа, предложенная оргкомитетом, предусматривала проектную работу шести международных команд, сосредоточивших внимание на нескольких ключевых сюжетах, связанных со сценарием Slow Life: 1) общей стратегии регенерации исторической среды как пространства культуры; 2) концепции реконструкции традиционных дворов и кварталов (общей ткани исторической среды); 3) интеграции исторической среды и распределенного университета; 4) переосмыслении береговых пространств; 5) возрождения активности центральной исторической зоны (района исторической крепости); 6) обобщении и концептуализации уроков исторической среды как методологической основы стратегии регенерации города.

Самара обладает уникальной исторической средой, сформированной в виде прямоугольной сетки кварталов, поделенных на парцеллы (дворы) (рис. 5) В каждом из исторических дворов в течение XIX – XX веков формировались небольшие соседства, сегодня составляющие культурное основание того образа жизни, которое мы называем подлинно городским. Все то, что «небольшое», «неспешащее», бесконечно разнообразное, дружелюбное, непредсказуемое и одновременно – в экономическом смысле – эффективное – есть настоящий город, у истоков которого находится историческое наследие [5] (рис. 6, 7).

Разделение участников на проектные команды, решающие свои самостоятельные разделы общей программы, позволило увидеть взаимосвязь функциональных и пространственных паттернов исторической среды внутри общей задачи. Для концептуальной разработки были выбраны четыре ключевых паттерна: 1) квартал – стал целью концептуальной разработки планировочной единицы целостной ткани; 2) улица – на всем своем протяжении – образовала прецедент интеграции повседневной городской жизни и кампуса; 3) площадь была переосмыслена как главное общественное пространство и кульминация мемориальных аспектов; 4) берег и бывшие промзоны послужили прообразом инновационно-



< Рис. 7. Историческая застройка Самары. Общий вид улицы Куйбышева (Дворянской). Фото из интернет-источников

креативных пространств новой границы исторической среды; две команды посвятили время воркшопа проработке теоретических аспектов стратегии. Итого в общем багаже воркшопа было представлено несколько концептуальных разработок, позволивших увидеть в финальной презентации связь экспертной дискуссии форума, включая конференцию в Москве в ВШУ, с непосредственными проектными предложениями мультидисциплинарных проектных коллективов.

Форум проходил с активным участием городской общественности, представителей прессы, администрации города и области. По итогам форума была организована публичная выставка и разработан коллективный меморандум – обращение к губернатору с предложениями сотрудничества проектировщиков, экспертов и власти по дальнейшей разработке стратегии.

Итоги воркшопа

1. Общая стратегия регенерации исторической среды как пространства культуры (куратор Александр Гниломедов). Стратегия регенерации ИС рассматривается в первую очередь именно как «пространство культуры». Экономическая эффективность исторической среды должна происходить из идеи многофункциональности и множественности «мелких» событий и типологий. Этическим и прагматическим императивом этой стратегии является самодостаточность дворовых соседств и последующее развитие междворовых и межквартальных горизонтальных связей. Административные мероприятия и юридическая практика становятся необходимыми встречными и параллельными действиями, обеспечивающими эффективность работы инициативных групп и реализацию проектов-катализаторов (рис. 8)

2. Концепции реконструкции традиционных дворов и кварталов – общей ткани исторической среды. Предложение по реконструкции квартальной застройки разрабатывалось на основе материалов длительной предварительной работы общественной организации «Институт_Города_Самара» (Е. Репина, А. Гниломедов, С. Лашенко). Квартал № 13 явился практической площадкой для проведения эксперимента по самоорганизации жителей квартала.

Из пояснительной записки куратора: «13-й квартал предлагает модель совместного планирования, где иерархия и проектное мышление отошли на второй план, а горизонтальные связи стали инструментом преобразования. Сложившаяся среда уже показывает отдельные независимые парцеллы, которые так или иначе существуют на принципах солидарности. 13-й квартал – пространство взаимодействия разных социальных групп, для которых главной задачей становится использование горизонтальных связей как инструмента преобразования. Мы говорим о модели, в которой вертикальное вмешательство больше не диктует сценарии, в которых социальные группы вычеркиваются из процесса регулирования и планирования территории» (рис. 9, 10).

3. Интеграция исторической среды и распределенного университета (куратор Данияр Юсупов). Из пояснительной записки куратора: «Современные университетские кампусы – кампусы завтрашнего дня – это не корпуса университетских комплексов, привычных нам с середины минувшего века. Это структура самостоятельно иницилирующих, самоуправляемых компонентов (тематические лаборатории, стартапы и спиноффы), поддерживаемых различными сервисами (фаблабы, принтоффисы, сервисные агентства) и окруженных различными социально-культурными инициативами. Размерность, характер связей, образ самоуправления такой сети во многом схож с тем, как развиваются самоуправляемые города.

СТРАТЕГИЯ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ СРЕДЫ

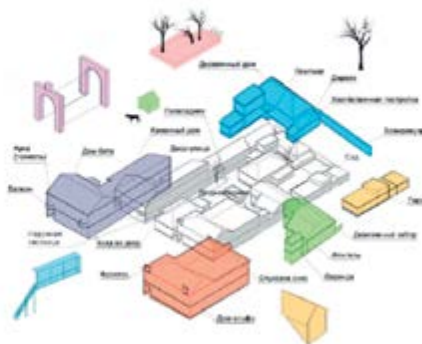


< Рис. 8. Схема параллельных процессов, предусматривающая включение концепций воркшопа форума в качестве «проектов катализаторов» в общей программе пространственного развития исторической среды (материал куратора)

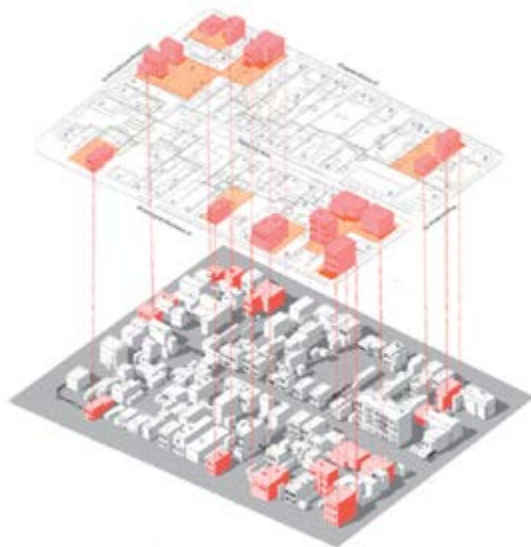


> Рис. 9. Структура и элементы пространственно-функциональной организации самарского двора как основы образования минимального городского сообщества (архив оргкомитета)

САМАРСКИЙ ДВОР - ГЛАВНЫЙ ГЕНОТИП СРЕДЫ



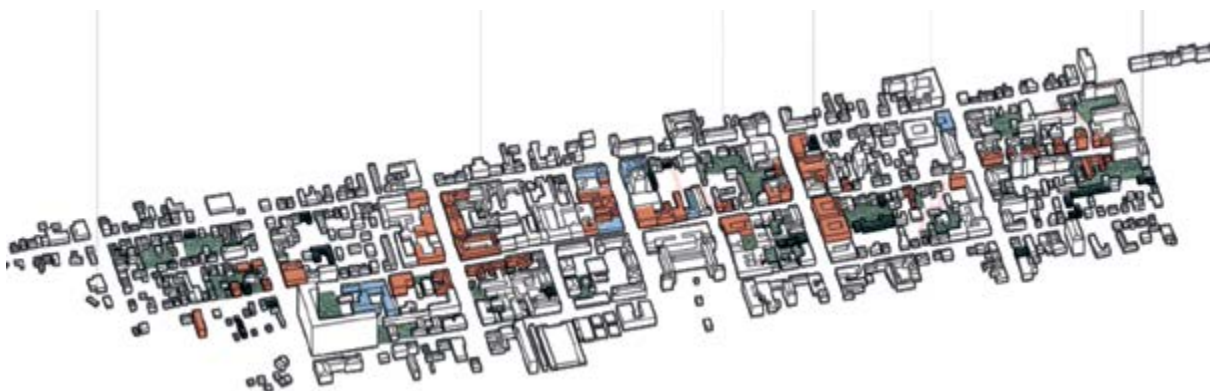
> Рис. 10. Модель, демонстрирующая процесс саморазвития застройки квартала (на примере квартала № 13): уплотнение застройки в габаритах парцелл как следствие самостоятельных инвестиционных проектов жителей (материал куратора)

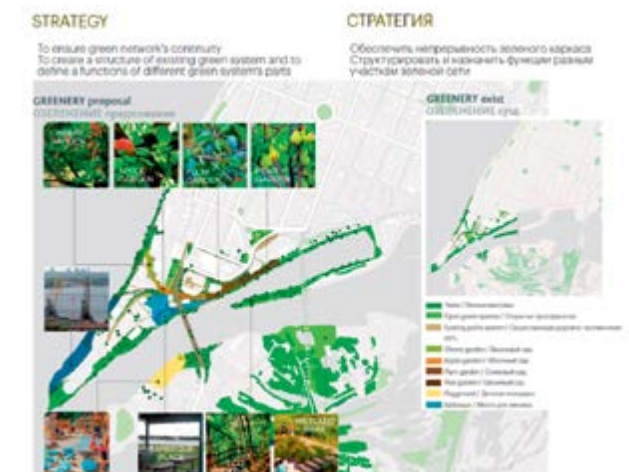


Сеть компонентов распределенного кампуса при использовании различных инструментов (краткосрочная и среднесрочная аренда, временное использование объектов недвижимости, аренда с правом выкупа) удачно интегрируется с социальным и материальным окружением старого центра Самары, что создает потребность в публичных сервисах и разнообразие социально-культурной сферы, новую городскую экономику. На рынке недвижимости в старом центре появляется новый игрок с долгосрочными целями, заинтересованный в поддержке и развитии социально-культурной сферы и историко-культурного наследия. Возникая, укореняясь или со временем пропадая, но возникая вновь в соседних кварталах, распределенный кампус осваивает один за другим фрагменты старого центра (предположительно, не более чем на 15% присутствуя в каждом квартале), развивая при этом функциональные связи между ними. Распределенный кампус – инструмент управляемой джентрификации, приближающий ценность зданий и деятельности в них к цене земли, на которой они расположены» (рис. 11).

4. Переосмысление роли и пространственно-функциональных характеристик береговых пространств (куратор Елена Якунина). Из пояснительной записки куратора: «Проектное предложение заключается в создании системы уникальных пространств, объединен-

> Рис. 11. Последовательный процесс интеграции кампуса объединенного университета с многофункциональной квартальной застройкой улицы Молодогвардейской (Соборной). Распределенный кампус как драйвер городского развития (материал куратора)





^ Рис. 12. Концепция культурного сценария общего берегового пространства старой Самары. Преобразование бывших промышленных территорий – мукомольных фабрик и элеваторов с созданием непрерывного зеленого каркаса и пешеходных пространств (материал куратора)



^ Рис. 13. Концепция единого зеленого пространства усиливается переоборудованием старого автомобильного моста в пешеходный и велосипедный маршрут, соединяющий два берега реки Самары – бывшие промышленные территории (материал куратора)

ных промышленной историей и сконцентрированных по берегам рек. Речь идет о пяти мукомольных комплексах и других индустриальных объектах, расположенных в пешеходной доступности друг от друга на стрелке и другом берегу Самары. На базе заброшенных объектов могут быть созданы культурные и образовательные центры с различными функциями: дизайн, питание, IT, образование, публичные площадки, помещения для выставок, мастерских, арендное жилье, студенческие резиденции. Таким образом, будет создан новый центр двух периферий – исторической части Самары и Заречья, который послужит катализатором развития этой территории (рис. 12). Должны быть созданы взаимосвязанные пешеходные прогулочные пространства на берегах двух рек. Будет важно после введения в эксплуатацию Фрунзенского моста перепрофилировать Старый мост, сделав его удобным для пешеходов и велосипедистов, с одной полосой для транспорта, с ограниченным движением либо вовсе без него. Таким образом, мост усилит связь общественных пространств, станет наиболее комфортным для пешеходов пространством и новой видовой точкой (рис. 13).

Важную роль должен сыграть оптимизированный зеленый каркас береговых территорий. Одно из предложений – создание линейного парка вдоль заброшенных железнодорожных путей с общественными фруктовыми садами. Разные участки получают названия не только по промышленным доминантам, но и по качеству растительности, предложенной ландшафтным проектом. Эти и другие решения позволяют запустить механизм саморазвития территории, изменить имидж стрелки рек как заброшенного наследия, на образ привлекательной и полезной для города среды, вернуть горожанам право на воду».

5. Концепция возрождения активности центральной исторической зоны (района исторической крепости) – Хлебной площади (куратор Ксения Мезенина). Из пояснительной записки куратора: «В основу предложения заложена регенерация района Хлебной площади и воссоздания его образа как точки отсчета Самары (рис. 14). Мы создаем платформу для развития креативных сфер (дизайн, образование, IT-индустрия), сохра-

няя и насыщая историческую ткань города функциями для восстановления памяти места и создания нового центра притяжения. Запускается постепенное развитие территории района Хлебной площади за счет проведения общественных мероприятий, связывающих потенциал архитектурного наследия и пространства площадей, улиц и дворов, что активизирует взаимодействие горожан со средой (сохранить застройку и развить культурный потенциал, повысить статус территории в сознании горожан, привлечь креативные и бизнес-активности, восстановить историческую значимость места).

Механизм осуществления

Механизм реализации заключается во внедрении в среду «катализатора» – культурного объекта, запускающего социальную активность. В нашем проекте это активное пространство, размещенное на территории одного из предприятий. Создаются уникальные суперсовременные пространства (мастерские, дизайн-маркет, фаблаб), которые образуют качественно новый культурный продукт. Они вызывают интерес, к ним стягиваются другие форматы: студенческие лаборатории, сфера обслуживания.

Интерпретация наследия

Одним из главных стал проект археологического музея. Он инициирован в качестве интерактивного маршрута по утраченным историческим объектам. В перспективе возможна реализация проекта павильона на Хлебной площади, в котором можно будет увидеть остатки Самарской крепости и познакомиться с историей самой древней части Самары, узнать о Хлебной площади и культурном слое города, посетить лекции и семинары» (рис. 15).

Выводы

Концепция преобладания линейного скоростного маршрута, ассоциируемого с историческим евразийским коридором – Шелковым путем, в геополитических стратегиях- разработках экономистов и политиков не является единственным вариантом успешного развития социального и географического пространства двух слившихся континентов. Прагматическая стратегия быстрого перемещения грузов и людей нуждается в проектном



^ Рис. 14. Общий вид кварталов, образующих историческое общественное пространство Самары – место бывшей Самарской крепости (архив оргкомитета)



^ Рис. 15. Общий вид Хлебной площади – сценарий восстановления функции и значения центрального общественного пространства исторической среды (материал куратора)

и общекультурном осмыслении с позиции баланса прагматических стратегий и культурных оснований, соответствующих привычному человеческому неспешному мирозерцанию.

Оппозиция двух типов стратегий «построения лучшего мира» – быстрого достижения цели (Quick Life) и медленного образа жизни (Slow Life) совпадает с топологической оппозицией протяженной формы пути, магистрали, линейного города и города как точки остановки, разрыва, сгустка. Город исторический является особой формой медленного бытия, активность внутри которого продуцируется неприятием гигантизма, а апроприацией и порождением огромного количества небольших разнообразных событий.

Международные форумы, инициируемые АИУ, рассматривают исторические города, интегрированные на разных дистанциях с древним караванным путем, как великолепный ресурс гуманистически ориентированного развития, без которого новые скоростные версии Шелкового пути вполне могут оказаться тупиковыми технократическими проектами «будущего без души».

Самарский форум – первая российская площадка, включившая в культурную повестку страны и архитектурного сообщества работу экспертов, прибывших из тех самых мест, где сохранились первозданные знаки и знания тех времен, когда идея Шелкового пути была вполне актуальной.

Работа оргкомитета, экспертов и воркшопа, проходившая в обстановке общения и творческого подъема, завершилась разработкой концепций и меморандума, содержащих ясные методологически обоснованные элементы и действия. Выбор базовых паттернов исторической самарской среды подтвердил необходимость встречного движения организационных инициатив и запускающих проектов, в роли которых теперь могут выступить концепции, предложенные в международных междисциплинарных командах воркшопа.

Идея «медленной составляющей» Шелкового пути, опирающаяся на фактор исторического наследия его городов, получит подтверждение через поддержание городских соседств и регенерацию традиционной квартально-дворовой системы исторической среды,

единство распределенного университетского кампуса и многофункциональной материи пешеходной улицы и примыкающих к ней дворов, культурно-экологическую реконструкцию берегов и бывших промзон, через перестройку сценария застройки и культурной активности центральных общественных мест, образующих ту самую площадь, где случилось основание города и находилась городская крепость.

Литература

1. Мамлева, Л. А. Становление великого Шелкового пути [Электронный ресурс]. – URL: https://www.krugosvet.ru/enc/istoriya/VELIKI_SHELKOVI_PUT.html (дата обращения: 20.02.2022)
2. Ван, П., Ли, Е., Пимоненко, М. М. Транспортная и логистическая составляющие проекта «Шелковый путь» // Транспорт РФ. – 2016. – № 2–3. – С. 31–35
3. Радкевич, В. А. Великий Шелковый путь. – Москва : Агропромиздат, 1990. – 239 с.
4. Ахметшин, Н. Х. Тайны Шелкового Пути. – Москва : Вече, 2002. – 416 с.
5. Malakhov, S. A., Repina, E. A. Historical environment experience as a megapolis regeneration strategy [Электронный ресурс]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/340740431_Historical_environment_experience_as_a_megapolis_regeneration_strategy (дата обращения: 20.02.2022)

References

- Akhmetshin, N. H. (2002). Tainy Shelkovogo Puti [Secrets of the Silk Road]. Moscow: Veche.
- Malakhov, S. A., & Repina, E. A. (2020). Historical environment experience as a megapolis regeneration strategy. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering 775(1):012026. DOI:10.1088/1757-899X/775/1/012026
- Mamleva, L. A. (n.d.). Stanovlenie velikogo Shelkovogo puti [Formation of the Great Silk Road]. Retrieved February 20, 2022, from https://www.krugosvet.ru/enc/istoriya/VELIKI_SHELKOVI_PUT.html
- Panyi, V., Etau, L., & Pimonenko, M. M. (2016). Transportation and logistics components of the “Silk Road” project. Transport Rossijskoi Federatsii, 2-3(63-64), 31-35. Retrieved February 20, 2022, from <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=26293035>
- Radkevich, V. A. (1990). Velikiy Shelkovyi put [The Great Silk Road]. Moscow: Agropromizdat.