

ДЖОН ФРИСБИ

Прямые или изогнутые улицы: спорный рациональный дух современного метрополиса¹

Улица... это единственное место, приносящее стоящий опыт.

Андре Бретон

ОБРАЩАТЬСЯ

Это важное современное слово. В архитектуре и градостроительстве обращение — это все.

Ле Корбюзье

Обращение происходит во времени и пространстве.

Карл Маркс²

I

В своей провокационной книге «Практика повседневной жизни» Мишель де Серто проводит различие между градостроительной деятельностью, повседневными практиками горожан и соответствующими последствиями различных практик того и другого.³ С одной стороны, мы имеем «отстраненную» деятельность «специалиста по планированию

¹ David Frisby, 'Straight or Crooked Streets? The Contested Rational Spirit of the Modern Metropolis', in Iain Boyd White (ed.), *Modernism and the Spirit of the City*. London: Routledge, 2003, pp. 57–84.

² Бретон цитируется по: P. Jukes, *A Shout in the Street*, Berkley, CA, University of California Press, 1991, p. xi; Le Corbusier, *Precisions*, Cambridge, MA, MIT Press, 1991, p. 128; K. Marx, *Grundrisse*, Harmondsworth, Penguin, 1973, p. 533.

³ M. de Certeau, *The Practice of Everyday Life*, Berkley, CA, University of California Press, 1984, p. 93.

городского пространства, градостроителя или картографа», связанную с «геометрическим» или «географическим» пространством визуальных, паноптических или теоретических построений». Результатом этих построений оказывается «панорамный город... «теоретический» (т.е. визуальный) симулякр, короче говоря, картина, условием возможности которой является забвение или непонимание практик». С другой стороны, мы имеем «рядовых пользователей города», живущих «внизу», за порогом, после которого начинается видимое», и «гуляющих» по городу, «использующих пространства таким образом, который невозможно увидеть», и «следующих городскому “тексту”, который они пишут, не имея возможности его прочесть». Эти практики создают «многогранную историю, которую ни автор, ни зритель не формируют из фрагментов траекторий и изменений пространства: по отношению к репрезентациям она остается повседневно и бесконечно иной и чуждой». Если деятельность градостроителя связана с «преодолением и выражением противоречий, возникающих в городской агломерации», «рядовые пользователи» участвуют в

особого рода *операциях* («формах использования»),... «другой пространственности» («антропологический», поэтический и мифический опыт пространства), и... *непрозрачной* и *слепой* мобильности, типичной для шумного города. *Миграционный* или метафорический город, таким образом, незаметно проскальзывает в ясный текст спланированного и читаемого города.⁴

Это различие между практиками градостроительства и повседневными городскими практиками не ограничивается трудами одного только де Серто; оно встречается также в других теоретических традициях, например в марксистских работах Анри Лефевра.⁵ В основе этого различия лежит представление, что практики градостроительства не связаны с рядовыми, повседневными городскими практиками в том смысле, в каком о них говорил де Серто. И градостроители могут стремиться преподнести результаты своей работы как «из ряда вон выходящие». Но они все равно остаются связанными с «рядовыми» повседневными практиками и проблемами. Это, однако, означает, что в своей работе градостроители опираются на собственное прочтение города и его практик, восходящее, в конечном итоге, к повседневным прочтениям и практикам. Во всяком случае, необходимо показать основания, по которым первое прочтение (градостроителя) считается более важным. Кроме того, идея «ясного текста спланированного и читаемого города» уже предполагает «ясность» геометрического и географического пространства. Тем не менее, нам нужно задаться вопросом, насколько градостроительство зависит от или само создает ту ясность, которую приписывает ему де Серто?

⁴ Ibid.

⁵ H. Lefebvre, *The Production of Space*, Oxford, Blackwell, 1991.

«Ясный текст», создаваемый градостроителем, скрывает спорную природу результатов его деятельности. Если мы обратимся к ранней истории градостроительства и попыткам создания «привилегированного» корпуса «систематического» знания в конце XIX века, нам, возможно, удастся полнее рассмотреть эти и другие вопросы. Иными словами, такая единодушная интерпретация градостроительства может быть поставлена под сомнение после рассмотрения споров в самом градостроительном дискурсе конца XIX века.⁶ Такие дебаты позволяют увидеть более богато текстурированную констелляцию проблем, связанных с природой современного города, которая напрямую влияет на повседневные практики, рассматриваемые де Серто. В действительности, новые пространства современных городов были далеко не бесспорными в градостроительном дискурсе; наоборот, они вызывали жаркие споры. Так, как показали Эстер да Коста Майер,⁷ Энтони Видлер,⁸ Кристин Бойер⁹ и другие, эти пространства зачастую ассоциировались с порождением городских патологий. Речь идет не только об очевидных пространственных патологиях, вроде агорафобии или клаустрофобии в градостроительном дискурсе конца XIX века, но и, в рамках более широких споров о городской культуре, о таких патологиях, как амнезия, неврастения, гиперестезия, мономания и т.д. «Формально рациональные» пространства могли считаться питательной почвой для «иррациональных» патологических ответов.

II

«Показательным случаем», который будет рассмотрен нами, станут внешне непонятные дебаты, начавшиеся около 1890 года в немецкоязычном архитектурном и градостроительном дискурсе о «прямых или изогнутых улицах» (*'Gerade oder krumme Straßen'*), отголоски которого, в различных контекстах, спустя десятилетия можно услышать в словосочетании «по-настоящему прямая улица» — немецкий *Autobahn*. Эти дебаты также делают более зримой связь между устройством улиц и властными отношениями. Тем не менее, первоначальные дебаты 1890-х годов отражали множество других измерений, связанных с властью капитала, обращением товаров и людей, конфигурациями потоков, эстетикой улицы, исторической памятью, современностью и антисовременностью, городской инфраструктурой и патологиями городской жизни. Первоначальными участниками дебатов были немецкие градостроите-

⁶ О немецком градостроительстве см.: V. Ladd, *Urban Planning and Civil Order in Germany*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1990.

⁷ E. da Costa Meyer, 'La Donna è Mobile,' in L. Durning and R. Wrigley (eds) *Gender and Architecture*, Chichester, John Wiley, 2000, pp. 155–170.

⁸ Anthony Vidler, *Warped Space: Art, Architecture and Anxiety in Modern Culture*, Cambridge, MA, MIT Press, 2000.

⁹ C.M. Boyer, *The City of Collective Memory*, Cambridge, MA, MIT Press, 1996.

ли Карл Генричи и Йозеф Штюббен, которые публиковали свои статьи в *Deutsche Bauzeitung*, выходившем в Берлине.¹⁰ Тем не менее, за этими дебатами внимательно следили и иногда высказывались о них австрийские архитекторы Камилло Зитте и Отто Вагнер.¹¹ Так что эти дебаты не ограничивались публикациями в берлинском журнале, а отражались (и это особенно справедливо в отношении Зитте) в практических спорах в Вене, где создание «большой Вены» (*Groß Wien*) как нового административного образования в 1890 году требовало новых планов застройки города. Это означает, что дебаты о прямых или изогнутых улицах не были чисто *теоретическими*, что они оказали значительное воздействие на *практику* городского планирования и впоследствии на куда более широкие споры о «старой» и «новой» Вене.¹²

В общем виде вопрос о прямых или изогнутых улицах был поднят Йозефом Штюббеном еще в 1877 году.¹³ Но сами споры начались после откликов на две важные работы о градостроительстве: «Градостроительство в соответствии с эстетическими принципами» (1889) Зитте и «Градостроительство» (1890) Штюббена, которая была отрецензирована Карлом Генричи, сторонником Зитте.¹⁴ Дебаты между Генричи

¹⁰ См. ниже раздел V.

¹¹ О Зитте см.: M. Mönninger, *Vom Ornament zum Nationalkunstwerk: Zur Kunst- und Architekturtheorie Camillo Sittes*, Braunschweig/Wiesbaden, Vieweg, 1998. О Вагнере см.: D. Frisby, *Metropolitan Architecture and Modernity: Otto Wagner's Vienna*, Minneapolis, University of Minnesota Press (forthcoming).

¹² См.: D. Frisby, *Cityscapes of Modernity: Critical Explorations*, Cambridge, Polity Press, 2001, ch. 8.

¹³ См.: J. Stübбен, 'Gerade oder krumme Strassen?', *Deutsche Bauzeitung*, vol. II, 1877, pp. 132–134; Stübбен, 'Ueber die Anlage öffentliche Plätze', *Deutsche Bauzeitung*, vol. II, 1877, pp. 393–395, 403–406. О ранних статьях Штюббена см.: Frisby, *Metropolitan Architecture and Modernity*. Во второй статье он проводит любопытное сравнение между формами площадей с комнатами дома:

Если различное строение площадей с их различным предназначением и местоположением и позволяет сравнивать их с комнатами дома (проходную площадь с передней, рыночную площадь с кабинетом, архитектурную площадь с залом или гостиной, наконец, английскую площадь со спальней или укромной семейной комнаткой), то это сравнение почти целиком основывается на представлениях об их размерах. Больше всего места занимают, соответственно, архитектурные и проходные площади, а английские и рыночные площади требуют меньшего пространства. В случае с последними это обстоятельство имеет большое значение, так как на слишком широкой рыночной площади покупатель чувствуют себя изолированными и, в результате, совершить покупку не удается; и это *особое* ограничение следует связывать с оживленными рыночными сделками. Точно так же, как гостиная должна иметь соответствующее оформление, так и размеры архитектурной площади должны определяться окружающими ее зданиями.

(Ibid., p. 404)

¹⁴ C. Sitte, *Der Städtebau nach seiner künstlerischen Grundsätzen*, Vienna, C. Graezer, 1889; *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning*, New York, Rizzoli, 1986; Joseph Stübбен, *Der Städtebau*, Darmstadt, A. Bergstrasse, 1890.

и Штюббенем о принципах градостроительства продолжились в 1890-х;¹⁵ их отголоски слышны также в рецензии Генричи на монографию Отто Вагнера «Современная архитектура», опубликованную в 1896 году,¹⁶ и в спорах относительно застройки «большой Вены». Административное создание «большой Вены» сопровождалось борьбой за застройку города (победу в которой сначала одержали Штюббен и Вагнер, а затем — в 1894 году — только Вагнер) и горячими спорами, которые сопровождались выходом критических газетных статей Зитте в *Neues Wiener Tagblatt*.¹⁷

III

В начале своей монографии Зитте признает технические достижения в градостроительстве, касающиеся «сообщения, полезного использования строительных участков и особенно улучшения состояния гигиены», но при этом утверждает, что «в художественном отношении нам похвастаться нечем: современные величественные и монументальные здания обычно выходят на самые уродливые публичные площади и недостаточно выделяются из массы других зданий». Он советует современному градостроительству «учиться у природы и старых мастеров тому, как нужно строить города». ¹⁸ Поэтому в его тексте в качестве примеров чаще всего приводятся Флоренция и Рим. Зитте утверждает, что устройство наших современных городов можно улучшить, обратившись к далеким, эстетическим воспоминаниям:

Прелестные воспоминания о путешествиях составляют часть наших самых приятных грез. Величественные городские виды, памятники и публичные площади — все эти прекрасные картины проходят перед нашим мысленным взором, и мы вновь наслаждаемся возвышенными и прекрасными вещами, в присутствии которых мы были когда-то так счастливы.¹⁹

Этот пасторальный пассаж требует от нас обращения к прошлому при строительстве нашего настоящего, в котором «процесс роста и распространения городов становится почти исключительно *техническим* вопросом». ²⁰ Настоящее подстраивается к «уже привычной скуке совре-

¹⁵ Последняя статья Штюббена датируется 1894 годом.

¹⁶ См.: Otto Wagner, *Moderne Architektur*, Vienna, Scholl, 1896. Рецензию см.: C. Henrici, 'Moderne Architektur,' *Duetsche Bauzeitung*, vol. 31, 1897, pp. 14–20.

¹⁷ Большинство этих статей так и не собрано в одну книгу. О Зитте см.: K. Wilhelm, 'Städteblautheorie als Kulturtheorie — Camillo Sitte's "Der Städtebau nach seiner künstlerischen Grundsätzen"', in L. Musner, G. Wunberg and C. Lutter (eds) *Cultural Turn: Zur Geschichte der Kulturwissenschaften*, Vienna, Turia + Kant, 2001, pp. 89–109.

¹⁸ Sitte, *City Planning*, p. 138.

¹⁹ *Ibid.*, p. 141.

²⁰ *Ibid.*, p. 142 (выделено мной. — Д.Ф.).

менных планов городов», но в нем можно создать «нечто ценное и прекрасное», если мы найдем способ, который позволит

избежать широкого строительства современных многоквартирных домов, избавив прекрасные старые части городов от угрозы неминуемого разрушения, и, в конце концов, создать нечто в духе старых шедевров.²¹

Для Зитте особенно важны открытые пространства и площади в городах (в его тексте преобладают примеры эпохи Возрождения и барокко), которые призваны облегчить активную публичную жизнь в них, а не, как сегодня, обеспечивать «больше света и воздуха» или «редкие перерывы в море домов».

Как утверждает Зитте, в отличие от неправильных, но все же удобных старых площадей (противопоставляемых современному «горячему стремлению к симметрии»), пустое пространство в современном городе еще не образует городской площади, ибо «точно так же, как существуют меблированные и пустые комнаты, можно говорить о “благоустроенных” и “неблагоустроенных” площадях, поскольку основным требованием, предъявляемым к площади, равно как и к комнате, является замкнутость ее пространства».²² Проводимая Зитте аналогия между пространством площади и внутренними пространствами приводит к иным выводам, нежели более ранняя аналогия Штюббена. Так, для того чтобы площадь могла производить эстетическое впечатление, необходима четкая замкнутость «пространства». Но существование замкнутой площади необходимо еще по одной, более современной причине, связанной с жизнью современного города. Зитте отмечает, что:

Недавно появилось уникальное нервное расстройство — «агорафобия». Многие люди говорят, что страдают от нее, неизменно испытывая некий страх или дискомфорт, всякий раз, когда им нужно перейти через большое пустое пространство... Агорафобия — это совершенно новый и современный недуг. Ощущение уюта на небольших старых площадях вполне естественно, и они кажутся такими огромными только в нашей памяти, так как в нашем воображении величина художественного воздействия подменяет собой действительные размеры. На наших же современных гигантских площадях с их зияющей пустотой и подавляющей скукой жители милых старых городков испытывают приступы этой распространенной агорафобии.²³

Зитте исходит из того, что это новое расстройство поражает тех, кто переселяется или приезжает в новые крупные городские центры из больших старых городов. Он соглашается с возражениями Рихарда Ба-

²¹ Ibid., p. 170.

²² Ibid., p. 183.

²³ Ibid., p. 183.

умейстера против слишком больших открытых площадей, так как они «не приносят никакой пользы здоровью, создавая только жару, пыль и шум».²⁴

Вообще рассмотрение Зитте патологии современных взаимодействий в городском пространстве опирается на неявное противопоставление *естественного* развития старой городской среды и *абстрактного, искусственного* развития современной. Неправильные старые площади эстетически привлекательны, к примеру, потому, что они «создавались не на чертежной доске, а развивались постепенно *in natura*, сохраняя, что примечает глаз *in natura*, и безразлично относясь к тому, что можно увидеть только на бумаге». Напротив, форма современных площадей, «утверждаемая правителем..., представляет собой лишь множество квадратных метров пустого пространства».²⁵ Современная градостроительная и архитектурная практика создает пустые пространства, одинаковые формы и механические репродукции. Это обусловлено абстрактным отношением архитектора к своему заданию, так как

нередко мы даже не видим живую площади, для которой может разрабатываться конкурсный проект. *Механический проект* подготавливается для пустого пространства *без какой-либо органической связи* с действительной средой или размерами какого-то отдельного здания. *Здесь, как и везде, "промышленный продукт" служит знаком современности; все кроится по одному лекалу, и эта область также не исключение.*²⁶

«Пышному богатству прошлого» современный градостроитель может противопоставить «кубические здания, выстроенные в прямые линии», вследствие чего от старых добрых художественных черт прошлого «не остается ничего, даже воспоминаний».

Зитте же стремился переломить ситуацию, когда градостроительство представляет «только... техническую проблему», приводя прекрасные примеры градостроительства прошлого, которые положительно сказываются на облике города. Современными чертами, которые вызвали особое недовольство, помимо кубических по форме зданий, были прямые линии и прямолинейность. Современные улицы, постоянно пересекающиеся с множеством других улиц и «образующие монотонные ряды отдельных зданий», не способны создать целостный образ. На современных улицах отсутствует преемственность, «задаваемая в основном угловыми зданиями. Ряд обособленных зданий выглядит плохо в любом случае, даже если он выстроен по изогнутой линии».²⁷

В отличие от удачных, но неправильных по форме творений прошлого, «художественное несовершенство современности» также рас-

²⁴ Ibid., p. 184.

²⁵ Ibid., p. 197.

²⁶ Ibid., p. 213–214 (выделено мной. – Д. Ф.).

²⁷ Ibid., p. 225.

крываются в предпочтении, отдаваемом прямым улицам, «одинаковой высоте всех зданий», «бесконечным линиям окон одинаковых размеров и формы, избыточностью небольших пилястров... и отсутствием больших и неброских поверхностей стен». ²⁸ Грубость и монотонность линии зданий особенно заметна в контексте современного технического подхода к проектированию городских улиц, в котором определяющее значение имеют вопросы сообщения и транспорта. Наиболее грубой из трех основных систем — прямоугольной, радиальной и треугольной — является прямоугольная система, шахматное устройство которой создает серьезные сложности с движением на перекрестках. К недостаткам перекрестков, выделяемым Зитте, относятся существенное замедление движения в новых частях городов, тогда как «на узких аллеях старых частей городов при обычной заполненности улиц... [извозчик] может двигаться довольно быстро... [поскольку] улицы здесь редко пересекаются, и даже простые переходы на новые улицы встречаются нечасто». Для пешеходов прямоугольная система означает, что «через каждые сто метров им нужно покинуть тротуар, чтобы перейти на другую улицу», «покидая естественную защиту непрерывных фасадов домов» (как на средневековых улицах и там, где существуют места для гуляний). ²⁹

Радиальная система создает еще больше сложностей с уличным движением, требуя полицейского управления и создания «островков безопасности» для пешеходов,

небольшой «островок безопасности», на котором размещен газовый светильник, представляет собой некое подобие маяка среди бурных волн океана экипажей. Этот «островок безопасности» со своей газовой лампой является, возможно, самым важным и оригинальным изобретением современного градостроительства! ³⁰

Такие размышления подтверждают его мысль, что прежние эпохи лучше отвечали эстетическим интересам, в отличие от «нашей математически выверенной современной жизни», в которой «человек и сам становится машиной». Современные жизненные условия изменили возможности оказания эстетического воздействия, разрушив публичную сферу, в которой, например, рынок и потребление все чаще превращаются в «нехудожественные коммерчески структуры», а художественные произведения «переносятся с улиц и площадей в музейные “клетки для искусства”». ³¹

Примечательно, что резкий рост городов сопровождался своеобразной парцелляцией зданий, высокая стоимость которых требовала мак-

²⁸ Ibid., p. 228. Недавнее обсуждение простых (белых) стен см.: M. Wrigley, *White Walls, Designer Dresses: The Fashioning of Modern Architecture*, Cambridge, MA, MIT Press, 1995.

²⁹ Sitte, *City Planning*, p. 233.

³⁰ Ibid., p. 234.

³¹ Ibid., p. 243.

симального их использования. В свою очередь, это означало исчезновение многих элементов внешнего убранства — таких, как «выступы, портики, украшенные лестницы», которые «переносятся с улиц и площадей внутрь зданий, в соответствии с повальным увлечением современной эпох, страхом открытых пространств (*Platzcheu*)». ³² То, что изначально было внешним, — лестницы и галереи, которые придавали очарование средневековым зданиям — в современных зданиях стало исключительно внутренней чертой.

Мы стали настолько чуткими... и настолько не привыкшими к гулу улиц и площадей, что мы не можем работать, когда на нас кто-то смотрит, нам не нравится обедать перед открытым окном, потому что кто-то может заглянуть в него, а балконы наших домов обычно остаются пустыми. ³³

И Зитте вновь неявно замечает отход от публичной сферы в буржуазный *interieur*, хотя его анализ градостроительства не содержит указаний на стратификацию капиталистического города. Точно так же его подробное рассмотрение проблем уличного движения не содержит упоминаний о других видах транспорта, помимо экипажа и трамвая. О железной дороге в ее городском или подземном варианте (метро) не говорится ни слова.

Так, признавая технические достижения в инженерном деле и санитарии, Зитте все же больше беспокоит эстетическое воздействие и, несмотря на его заверения в обратном, его негативная оценка современности приводит к предложению улучшений в современной системе градостроительства, которые покоятся на «императиве изучения произведений прошлого». ³⁴ Он признает, что современное градостроительство должно принимать в расчет население, уличное движение и объекты социальной инфраструктуры, чтобы облегчить городское зонирование. Но за этим следует призыв бороться с многоквартирными домами, которые «почти полностью завладели современными городами». Кроме того, Зитте признает, что, на основе приведенных выше рассуждений, также необходимо оценивать «число, размер и приблизительную форму... общественных зданий». Отсутствие внимания художественному воздействию в этой и других сферах современного города ведет к отсутствию публичной привязанности или идентификации с городом, которое «можно наблюдать среди жителей безыскусных скучных новых частей городов». ³⁵ Нам, жителям современного города, приходится

проводить свою жизнь в бесформенном массовом жилье с производящими угнетающее впечатление внешне схожими домами с безликими фасадами. Возможно, благодаря привычке нам удается справляться с этим.

³² Ibid., p. 245.

³³ Ibid., p. 246.

³⁴ Ibid., p. 263.

³⁵ Ibid., p. 270.

Но нам следует вспомнить, что мы испытываем, возвращаясь домой из Венеции или Флоренции, — *какое болезненное воздействие оказывает на нас банальная современность*. Возможно, именно поэтому счастливым жителям этих удивительно живописных городов не нужно покидать их, а мы каждый год на несколько недель должны выезжать на природу, чтобы иметь возможность *протянуть еще один год в нашем городе*.³⁶

«Банальная современность» Вены противопоставляется здесь ностальгическому восприятию Венеции и Флоренции, усиливая тем самым опору на исторические примеры при рассмотрении эстетики современного города.

IV

В отличие от работы Зитте, книга Штюббена «О градостроительстве» (1890) не столь полемична. Ее объем превышает 550 страниц, и она больше похожа на комpendium или энциклопедию градостроительства, которая подробно рассматривает планы городов, улиц, жилой застройки, парков, транспорта, уличного движения, освещения, водопровода и канализации, телеграфных сетей, монументов и всего «оснащения» улиц конца XIX столетия — от общественных туалетов до уличных знаков и так далее. По замечанию Герхарда Фехля, это объясняется тем, что, как и в ранней работе Баумейстера, ‘*Städtebau*’ понимается Штюббеном как городское планирование (*Stadtplanung*), а не градостроительное искусство (*Städtebaukunst*), в отличие от работ Зитте, Генричи и Теодора Фишера.³⁷

Несмотря на наличие теоретических элементов, в основном тексте не содержится никакой последовательной теоретической аргументации. Если программа Зитте сосредоточена на монументальных зданиях и площадях в центре города, как если бы остального города не существовало, за исключением близких пригородов, работа Штюббена охватывает весь современный город, за одним примечательным исключением, которое составляют его промышленные районы. И если Зитте говорит только о механическом производстве зданий и людях, сводимых к машинам, совершенно не замечая развития городского индустриального общества, Штюббен лучше осознает важность новой технологии в городе. Тем не менее, его также не интересуют промышленные районы города. И все же концепция градостроительства Штюббена шире по своему охвату, чем концепция Зитте. Ее предмет составляют

все эти строения... задача которых, с одной стороны, состоит в обеспечении подходящего жилья и рабочих мест для жителей городов, их взаи-

³⁶ Ibid., p. 271.

³⁷ См.: G. Fehl, ‘Camillo Sitte als Volkserzieher’, in G. Fehl (ed.) *Städtebau um die Jahrhundertwende*, Hamburg, W. Kohlhammer, 1980, pp. 173–221.

модействии друг с другом и движении из города, а с другой — в обеспечении общества необходимыми зданиями для управления, религиозного служения, образования, искусства и науки, уличного движения и других общественных нужд.³⁸

Градостроительство не просто создает пространственные предпосылки для проживания граждан, городского транспорта и работы коммунальных служб:

Речь идет не просто о совокупности строений, которые обеспечивают проживание городского населения, движение транспорта и существование зданий общего пользования; градостроительство не просто создает основу для развития определенного рода строительства: скорее, это одновременно всеобъемлющая социальная деятельность, призванная обеспечить материальное и духовное благополучие граждан; фундаментальная, практическая и общественная гигиена; колыбель, облачение, украшение города.³⁹

Штюббен подчеркивает здесь социальную цель градостроительства, которая состоит в том, чтобы «строить для бедных не меньше, как и для богатых». Градостроительство способствует «установлению справедливости, устранению социального недовольства и, следовательно, социальному миру и благополучию».⁴⁰

Этим этическим и техническим замыслом позиция Штюббена относительно градостроительства отличается от эстетических интересов Зитте. Кроме того, в работе Штюббена содержится куда больше примеров современных городов из разных стран (хотя она и не изобилует ими). Техническая ориентация на город и его необходимую инфраструктуру зачастую сопровождается социально-экономическими рассуждениями. Так, в начале раздела о жилье проводится различие между отдельными семейными домами и многоквартирными зданиями. Здания со съемными квартирами «зачастую выглядят по-казарменному единообразно» и в лучшем случае обладают «впечатляющей иллюзорной монументальностью». Тем не менее, в отличие от Зитте, которого такие строения интересуют только в эстетическом отношении, Штюббен отмечает их социально-экономические истоки:

Дома со съемными квартирами, прежде всего, выполняют задачу вложения средств, исходя из потребностей в жилье, имеющихся у других людей; их задача состоит в получении как можно большей ренты, как видно из их названия — «доходные дома»... Дома со съемными квартирами меняют своих обитателей и владельцев точно так же, как товары своих хозяев; ни о каких близких или тесных отношениях с их обитате-

³⁸ Stübбен, *Der Städtebau*, p. 514.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid., p. 515.

лями говорить не приходится. Они должны подходить каждому, отрицая всякую уникальность. Жители не любят свои дома; они заботятся только о той части, которую используют сами. Вестибюль, лестницы — это, по сути, продолжение общественной улицы и, как правило, открыты для каждого.⁴¹

Штюббен считал природу этой формы плотного городского проживания «печальной темной стороной нашей цивилизации». В отличие от многих современников, его волновали все формы проживания для всех социальных страт.

Главной причиной споров между Штюббеном и Генричи был предполагаемый акцент Штюббена на уличном движении, отразившийся в утверждении, что, «подобно сельским дорогам, городские улицы — это, в первую очередь, каналы сообщения; и лишь во вторую очередь они служат продолжениями зданий».⁴² Плотность движения позволяет определить, какие места лучше всего подходят для торговли, и повышает вероятность замены жилья здесь коммерческой недвижимостью. Эта «плотность движения на городской улице не является случайной или произвольной, а скорее определяется положением на плане города», и в меньшей степени зависит от зданий вдоль нее, чем от строений, вроде мостов, ворот и т.д., которые влияют на поток транспорта. Уличное движение — это динамичный фактор в городе, как и его фокус, «который не является чем-то пространственно зафиксированным и неподвижным».⁴³ Хотя во многих городах плотность уличного движения выше всего в деловой части, в некоторых (например, в Париже, Кельне, Будапеште и Вене) радиальное движение на кольцевых дорогах также является весьма плотным.

Штюббена также интересует взаимосвязь между общественными зданиями и монументами и уличным движением «вне оживленных главных улиц и безлюдных соседних улиц», встречающихся во многих городах. Размещение общественных зданий и монументов должно определяться двумя соображениями — «соображениями целесообразности и соображениями красоты»:

Целесообразность (*Zweckmäßigkeit*) требует доступности, обнаружимости, большого количества света и воздуха. Красота требует особого положения по сравнению с соседними зданиями и живописности в отдельном районе города. Почти всегда соображения целесообразности и красоты оказываются взаимосвязанными; и они редко вступают в противоречие друг с другом.⁴⁴

Эта идея оспаривалась Зитте, Генриче и другими, а позднее была развита в несколько ином ключе Вагнером.

⁴¹ Ibid., p. 16.

⁴² Ibid., p. 32.

⁴³ Ibid., p. 33.

⁴⁴ Ibid., p. 50.

Бесспорно, что Штюббена волновали полезность и красота, и это отражалось на всей городской инфраструктуре вплоть до канализации, освещения, системы знаков и общественных туалетов, рекламных вывесок, деревьев и растений, телеграфа и т.д. В отличие от Генричи, его сравнительный подход к этим измерениям не привел его к прославлению решений какой-то одной или всех этих проблем, принятых в его собственной стране. Скорее, Штюббен стремился распространить новую дисциплину за пределы «мостовых и фасадов зданий» на форму, «которую город предлагает нашему взору и которая преподносится друзьям человечества в качестве одного из наиболее благородных творений во благо других людей».

В том, что касается интересующего нас вопроса, в работе Штюббена рассматривается значение уличного движения (*Verkehr*), которое, в его самом широком смысле, связано с обращением товаров, средств транспорта и индивидов со все большей плотностью и скоростью. Кроме того, улучшение движения в городе требует больших капиталовложений и создания материальной культуры для такого транспорта. Это вопрос не просто улиц и площадей и их конфигурации, но и целого спектра материальных артефактов, которые сопровождают уличное движение и подробно рассматриваются в книге Штюббена: уличные знаки, мосты, виадуки, растительность вдоль улиц, рекламные вывески и стелы, система уличного освещения, общественные туалеты, трамвайные остановки, железнодорожные станции и т.д. Все они в большом числе распространились во второй половине XIX века. И многие вещи были в новинку и нуждались в классифицировании для их использования. Этим отчасти и занимался Штюббен. Это была работа, которая оказала большое влияние на наше восприятие городов и их пространства с соответствующим «оснащением».

И в одном из разделов своего компендиума Штюббен рассматривает вопрос прямых улиц и улиц неправильной формы в контексте общего сравнительного обсуждения длины и ширины улиц. Его предложения касаются некоторых вопросов, поднятых в последующих дебатах. По совету Штюббена:

С точки зрения движения, улица должна оставаться как можно более прямой. С точки зрения здоровья, тщательное ограничение длины напрашивается само собой из-за накопления пыли и сильных ветров, которые дуют на длинных прямых улицах, особенно если они совпадают с розой ветров, и могут быть довольно неприятными. Еще больше такого ограничения длины требуют соображения красоты. Если улица отвечает чувству красоты и если движение на улице не утомляет глаз, а вместо этого предлагает удовлетворительную картину, то ее длина должна быть в какой-то степени функцией ее ширины. Точно так же, как в случае с жилыми пространствами и церемониальными залами считается, что границы отношения длины к ширине должны составлять 2:1, так и для городских улиц художественные пропорции не следует нарушать.⁴⁵

⁴⁵ Ibid.

Штюббен предлагает «отношение 1:25 в качестве художественного ограничения для прямых улиц» и сравнивает европейские улицы по их длине и пересечениям. Это внимание к улицам, площадям и перекресткам, содержащееся в работах Зитте и Штюббена, как раз и становится основой спора.

V

Начало дебатам было положено написанной в 1891 году Генричи рецензией на книгу Штюббена «О градостроительстве», которую он назвал работой, не предлагающей «чего-то совершенно нового», а скорее рассматривающей новшества прошлого десятилетия.⁴⁶ В частности, Генричи противопоставляет *технический* подход Штюббена *художественному* подходу Зитте, утверждая, что «наша сегодняшняя архитектура стремится к живописности (*dem Malerischen*)».⁴⁷ Так, Генричи сетует на страсть современных градостроителей к «негерманскому»:

Так ли необходимо, чтобы это стремление, возникающее из изначально германской сущности и направленное на живописную площадь, выражалось в негерманском, итальянском или французском ключе, так как последний лучше отвечает принципам одинаково негерманской *современной* системы «градостроительства»?

Попытка сохранения по-настоящему прекрасных площадей и улиц, конечно, не должна предполагать простого копирования их в новых условиях, поскольку копирование таких старых оригиналов невозможно. Но современное градостроительство «с его классификациями и с его площадями и устройством улиц посредством кругов и прямых линий», напротив, как раз и стремится к такому копированию.⁴⁸ Генричи видит основной недостаток современной системы в отождествлении улиц с уличным движением. Прямоугольные системы, предлагаемые современной системой, приводят к существенной потере времени на важных перекрестках, что опровергает представление, в соответствии с которым прямая — это кратчайшее расстояние между двумя точками, поскольку такие перекрестки являются «надуманными (*reflektiert*) и неестественными, произвольными».⁴⁹ Поэтому Генричи отдает предпочтение другим решениям, включая изогнутые улицы и непрямолинейные перекрестки.

С точки зрения Генричи, прямая улица ассоциируется в современной системе с «рядами общественных зданий на переднем плане» и па-

⁴⁶ K. Henrici, 'Gedanken über das moderne Städte-Bausystem,' *Deutsche Bauzeitung*, vol. 25, 1891, pp. 81–83, 86–91.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 83.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*, p. 88.

раллельными рядами жилых домов за ними. Но общественные здания должны стоять вперемешку с жилыми, поскольку только так можно создать и оценить прекрасный вид. Однако:

простая публика лишена художественного видения и в настоящее время полностью удовлетворяется обликом города, глядя на собственное отражение в стеклах богато украшенных витрин, проезжая мимо них в коляске или верхом на лошади. Но надо ли идти на поводу у такого вкуса?⁵⁰

Идея Генричи состоит в прививании публике художественного вкуса, но не путем перенимания чужих моделей, как в похвалах Штюббена парижским *points de vue*, а скорее путем «возвращения подлинных, старых, изначальных германских (*Urdeutsch*)» примеров.

Отвечая на этот выпад, Штюббен не соглашается с этим безапелляционным отождествлением прямых улиц и перекрестков с современными градостроительными системами и объявлением изогнутых улиц и отсутствия перекрестком образцовым выражением «подлинного старого изначального германского типа».⁵¹ Штюббен деконструирует «современную градостроительную систему», ненавидимую Генричи, отмечая, во-первых, что в своей книге он приводит множество достойных исторических и современных примеров из многих стран и, во-вторых, что, на его взгляд, «за последние тридцать лет градостроительство не образовало еще завершенной “системы”».⁵² Противопоставление «негерманской системы» изогнутым улицам «изначально германской» иллюзорно, поскольку во французских и итальянских городах имеется бесчисленное множество примеров «нерегулируемых неправильных и пересекающихся» систем. Далее Штюббен замечает, что он и сам касался различия между прямыми и изогнутыми улицами двумя десятилетиями ранее и, конечно, знаком с более свежей точкой зрения по этому вопросу, высказанной Зитте в его работе о градостроительстве. Так, например, вопреки противопоставлению (старой) художественной и (новой) современной системы у Генричи, Штюббен утверждает, что градостроительство должно стремиться к примирению потребностей уличного движения и «неприкрытой утилитарности» с эстетическими интересами.

Говоря об этих эстетических интересах, Штюббен отмечает, что из того, что многие средневековые храмы, ратуши и т.д. строились по неправильным планам, еще не следует, что для создания художественного эффекта в современном строительстве обязательно нужно исходить из принципа неправильности. Ведь и современная жизнь, и современная техника больше не позволяют подражать планировке старых городов, и такие изогнутые и неправильные улицы нежелательны по соображениям общественной гигиены. Так, несмотря на необходимость при-

⁵⁰ Ibid., p. 90.

⁵¹ J. Stübben, 'Über Fragen der Städtebaukunst,' *Deutsche Bauzeitung*, vol. 25, 1891, p 122–128.

⁵² Ibid., p. 123.

нения в расчет художественных соображений, «эстетическая “рефлексия” и художественная гармония должны отступать на второй план перед техническими факторами дорожного движения и экономическими и гигиеническими соображениями».⁵³ Необходимо признать, что «градостроительный план – это не просто идеальное произведение искусства, а еще и нечто, что решает важные экономические вопросы, мои и ваши, будущего благополучия многих жителей».⁵⁴ Он должен отвечать множеству строительных правил, правилам компенсации потерь и многим другим факторам.

В своем ответе Штюббену под названием «Индивидуализм в градостроительстве»⁵⁵ Генричи вновь обвиняет его в заботе исключительно об интересах уличного движения, которая приводит к возникновению проблем с уличным движением из-за предпочтения, отдаваемого в современных градостроительных системах прямым перекресткам. Это обусловлено «современной формой строительства городов, которая, на мой взгляд, не связана с историческими традициями. При определении нормальной ширины улиц она опирается на простую прямоугольную или шахматную схему».⁵⁶ Генричи противопоставляет этой системе новое течение, основанное на «здоровом индивидуализме», но речь идет, конечно, не о личных качествах градостроителя или архитектора, отражающихся в плане города; скорее, «индивидуализация должна отвечать особенностям места застройки».⁵⁷ Поэтому в этом подходе не может быть одной общепринятой системы или схемы; важно лишь учитывать дорожное движение, жилые и общественные здания и красоту. Из этих трех элементов здания «представляют телесный элемент всего городского сектора, плоть, которую со здоровым содержанием и прекрасной формой должна создать улица. Улицы же без зданий образуют просто поверхности без содержания».⁵⁸ Различные улицы должны иметь различные формы, в том числе отклоняющиеся от жесткой шахматной системы.

В этом контексте Генричи обращается к эффекту кольцевых дорог. Хотя он и не говорит напрямую о венской Рингштрассе, его размышления говорят сами за себя. Он пишет:

Кольцевые дороги считаются вспомогательными линиями (*Nebenlinien*) и, наверное, только в исключительных случаях и из-за своей протяженности используются в коммерческих целях. В большинстве случаев они прекрасно подходят для прогулок, потому что движение по ним позво-

⁵³ Ibid., p. 154.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ K. Henrici, 'Der Individualismus im Städtebau,' *Deutsche Bauzeitung*, vol. 25, 1891, p. 295–298, 301–302, 320–322.

⁵⁶ Ibid., p. 296

⁵⁷ Ibid., p. 297.

⁵⁸ Ibid.

ляет видеть новые картины и получать новые впечатления. Такие прогулочные кольцевые дороги в основном используются людьми, которые располагают временем.⁵⁹

Ранние изображения венской Рингштрассе и описания из путеводителей показывают, что значительная часть улицы была предназначена для прогулок, рафинированного *flânerie*. Но Генричи здесь интересуется обоснование большей дифференциации улиц, рассеивание общественных зданий, а не их концентрация, большой индивидуализм в градостроительстве. Штюббен соглашается со многим сказанным Генричи, поскольку

лучше учитывать некоторые индивидуальные слабые стороны и ошибки, чем подходит к формированию города схематично. Так как постоянно раздающаяся критика по поводу скуки и пустоты современного города зачастую вполне справедлива, крайне желательно, чтобы имеющие художественную подготовку коллеги сами начали проявлять больший интерес к вопросам градостроительства.⁶⁰

Но Штюббен еще раз подчеркивает, что его книга отражает различные требования к градостроительству, а не отстаивает одну только современную систему.

Дебаты приняли несколько иной оборот два года спустя в статье Генричи «Скучные и занятные улицы» ('Langweilige und kurzweilige Straßen'), в которой он называет улицу «скучной», если, проходя по ней, складывается впечатление, что путь длиннее, чем на самом деле; в противном случае я называю улицу *занятой*».⁶¹ Генричи выступает здесь против идеи прямой улицы, исходя из того, что чем больше смотришь на ровную поверхность и стены домов, тем более скучной кажется улица. Чем больше улице отказывается в бесконечной перспективе, например, путем искривления, тем больше изменений перспективы доступно и тем интересной она становится. С точки зрения ландшафта, есть разница между двумя часами прогулки по ровной и людной улице и двумя часами на холмах. Между скучной и занятой улицей располагается «нормальная» улица, здания на которой не стоят непрерывной стеной и которая не вводит в заблуждение относительно продолжительности прогулки по ней. Даже длинная и прямая улица может быть прервана искусственными средствами, например, кустами и деревьями посередине, фонарями или введением в улицу изогнутых линий. Сознательное вмешательство градостроителей позволяет сократить объем случайности, что, с точки зрения Генричи, неблагоприятно сказывается на красоте городов.

⁵⁹ Ibid., p. 301.

⁶⁰ J. Stübбен, 'Der Individualismus im Städtebau,' *Deutsche Bauzeitung*, vol. 25, 1891, p. 362.

⁶¹ K. Henrici, 'Langweilige und kurzweilige Straßen,' *Deutsche Bauzeitung*, vol. 27, 1893, p. 271–274.

В ответной статье Штюббена «О красивом оформлении городских улиц» вновь отмечается, что, подходя с другой точки зрения и отталкиваясь от их оснований, он уже указывал положительное влияние изогнутых линий на улицах и площадях, которое делает прогулку нескучной и способствует изменению перспективы.⁶² Но вместо того, чтобы заниматься введением деталей, вызывающих искажения, Штюббен утверждает, что проблема окажется намного глубже, если мы признаем, что:

Крупные транспортные артерии в наше время неизбежны. И наша задача состоит в том, чтобы строить их в художественном ключе; и сделать это, возможно, не так просто, как заимствовать художественные модели из прошлых столетий, но все же не менее важно.⁶³

Последняя процедура вряд ли способна решить реальные проблемы, связанные с уличным движением в городах, хотя и пытается найти эстетически приемлемое решение.

«Обмен мнениями» между Генричи и Штюббеном завершился в 1894 году, но Зитте продолжил полемизировать с современными концепциями городской современности в своих газетных статьях.⁶⁴ Этот спор также нашел отражение в рецензии Генричи на работу Отто Вагнера «Современная архитектура», которая

страдает от некоторой однобокости, сосредотачиваясь почти целиком на технических достижениях современной эпохи, на надежде на совершенствование *современных транспортных средств* и на *городской жизни*. Но... эта составляющая духа эпохи с его *тенденцией к единообразию*, пронизывающей все поры жизни людей настолько глубоко, что почти не остается места для других вещей, которые лежат за пределами *мира транспорта* и *приобретения* и которые, на мой взгляд, и составляют *душу народа* (*Volksge müth*).⁶⁵

По мнению Генричи, проблемы современной жизни и задачи современной архитектуры кажутся Вагнеру «уже решенными в практическом отношении в Америке». Вместо того чтобы заниматься выражением современной городской жизни, «художники всех стран» должны сделать своей наиболее важной задачей «*культивирование особого национального искусства*», того, что выходит за пределы вагнеровских «горизонталей» и прямых линий, того, что — по крайней мере вне Берлина — ведет «активную прогрессивную работу, освобождающую нас от ига уличного движения». В одной из своих газетных статей о планировании застройки новой Вены Зитте осуждает связь Вагнера со Штюббеном:

⁶² J. Stübben, 'Zur schönheitlichen Gestaltung städtische Strassen,' *Deutsche Bauzeitung*, vol. 27, 1893, p. 294–296.

⁶³ Ibid., p. 296

⁶⁴ Несколько газетных статей, хотя и без нападок на Вагнера, см.: Mönninger, op. cit.

⁶⁵ Henrici, 'Moderne Architektur,' p. 14 (выделено мной. — Д.Ф.).

книгу которого он явно считал авторитетной... с [ее] безупречным знанием городской строительной конторы... Его книга содержит описание множества весьма полезных вещей... но совершенно не подходит для выведения каких-то общих принципов, так как у самого Штюббена их не было вовсе.⁶⁶

Подобные суждения Генричи и Зитте служат свидетельством того, что такие внешне мелочные споры были частью более широкой борьбы против архитектурных программ, вроде вагнеровской, которые стремились привести архитектуру и градостроительство в соответствие с собственными представлениями о современном большом городе.

VI

Если несколько отойти от специфических деталей этих дебатов, можно будет увидеть некоторые их общие черты. Во-первых, книги Зитте и Штюббена о градостроительстве заложили основу спора 1890-х, хотя некоторые его черты были предсказаны Штюббеном десятилетием ранее. Во-вторых, хотя эти дебаты были преимущественно немецкими, тот факт, что Генричи был сторонником Зитте, а его критика вагнеровской «Современной архитектуры» согласовывалась с его критикой позиции Штюббена, позволяет нам лучше понять суть венских дебатов между Зитте и Вагнером. Это подтверждается также нападками Зитте на план Вагнера в газетных статьях, а также критическими замечаниями самого Вагнера в его «Современной архитектуре». В-третьих, эти дебаты оказали более широкое влияние на Вену во время споров по поводу роста города, начавшихся в 1890-х годах, между сторонниками «старой» и «новой» Вены. Но вместо рассмотрения этих жарких и широких венских дебатов, продлившихся вплоть до Первой мировой войны, мы выделим общие черты дебатов о прямых или изогнутых улицах, отметив некоторые вопросы, поднятые критикой Вагнера со стороны Зитте. Для этого имеет смысл выделить некоторые отдельные области спора.

Представление, что современный большой город отражает или должен отражать дух эпохи, в этот период чаще всего отождествляло этот дух (*Geist*) с рациональным устройством города. Напротив, эстетический подход к городу зачастую отождествлялся с сохранением исторической души (*Seele*) его внутреннего ядра. Такое противопоставление появилось у Зитте при рассмотрении вопроса о том, чем должен быть современный город — «складом людей» или «произведением искусства».⁶⁷ «Механическому» облику сети улиц и кварталов современного города

⁶⁶ C. Sitte, 'Das Wen der Zukunft,' *Neues Wiener Tagblatt*, 6 March 1894.

⁶⁷ C. Sitte, 'Die neue Stadterweiterung,' *Neues Wiener Tagblatt*, 27 September 1891. В этой статье Зитте вопрошает: «Хотим ли мы, чтобы новый город был *произведением искусства* или просто *складом людей*?»

противопоставляется концепция более гармоничного городского ландшафта, которая сохраняет существующие неправильные структуры, заслуживающие сохранения. В свою очередь, «механическая» форма современного городского роста предполагает бесконечное расширение и открытость города, в отличие от замкнутого исторического ядра. Формальное, рациональное перерастание города во всеобщий мировой город (*Weltstadt*) противопоставляется исторически укорененному городу как произведению искусства. И в современном дискурсе эти две концепции современного города нашли свое отражение в противоположности Берлина и Вены.⁶⁸

Дебаты о прямых или изогнутых улицах

Отто Вагнер	Камилло Зитте
Йозеф Штюббен	Карл Генричи

Город

Дух (<i>Geist</i>)	Душа (<i>Seele</i>)
Город как «склад людей»	Город как «произведение искусства»
«Механический» городской ландшафт	Гармоничный городской ландшафт
Открытый (расширяемый) город	Закрытый (замкнутый) город

Улицы

Прямые улицы («линейность»)	Изогнутые или неправильные улицы («фантазия»)
Симметрия	Асимметрия
Широкие улицы	Замкнутые площади
«Скучные» улицы	«Занятные» улицы

Обращение

Обращение	Упорядочение
Уличное движение	<i>Flânerie</i>
Взаимозаменяемость	Уникальность
Анонимность	Интимность
Безразличие	Уют (<i>Gemütlichkeit</i>)
Единообразия	Разнообразие
Поверхность (поверхностность)	Укорененность (глубина)
Абстрактная масса	Конкретные индивиды
«Геометрический человек»	Естественные обитатели

Техническая/эстетическая проблематика

Техническая проблематика (инфраструктура улиц)	Эстетическая проблематика (эстетика улиц)
--	---

⁶⁸ См.: Frisby, *Cityscapes of Modernity: Critical Explorations*, Cambridge, Polity Press, 2001.

Сравнения с современностью («галльскость», «негерманскость») «Полезный» стиль (<i>Nutzstil</i>) Мода	Исторический пример (Возрождение, барокко) Художественный стиль Вкус
---	---

Патологии

Агорафобия	Клаустрофобия
Амнезия	Столпы памяти
Господство настоящего	Ностальгия

Точно так же рассуждения о достоинствах прямых или изогнутых (неправильных) улиц, составлявшие предмет спора в 1890-х, не ограничивались противопоставлением «линейности» и «фантазии». Они были связаны не просто с различными концепциями города, но и с природой его развития (в котором обращение играет немаловажную роль), природой практических подходов к его строительству и воспринимаемыми положительными или отрицательными последствиями форм современного градостроительства. Ширина современной улицы по отношению к высоте зданий на ней и возможность *point de vue* могут противопоставляться облупленным фасадам и линии застройки, а также замкнутым площадям. «Скучные» улицы могут противопоставляться «занятым». Но другие измерения этого спора не всегда выделялись его участниками. Широкая, прямая улица может иметь политическое значение как потенциальное препятствие для восстания, как замечал Вальтер Бенджамин и другие по поводу османовских *grands boulevards*.⁶⁹ Контраст между симметрией прямых улиц и асимметрией изогнутых или неправильных улиц также может иметь политическое измерение, как отмечал Георг Зиммель, большой знаток духовной жизни (*Geistleben*) современного большого города, когда в 1896 году писал, что эта «тяга к симметрии, к одинаково выстроенным элементам, в соответствии со всеобщими принципами... разделяется всеми деспотическими общественными формациями... Симметричное устройство упрощает господство над множеством людей из одного места».⁷⁰ Это политическое измерение эстетической формы контрастирует, по Зиммелю, с «рапсодической случайностью» либеральных государственных образований и других объединений, «внутренняя структура и границы частей которых непоследовательны и изменчивы». И хотя нет никаких подтверждений того, что Зиммель был знаком с этими дебатами, в его эссе о Риме (1898) содержится описание эстетического измерения спора о прямых или изогнутых улицах. Достоинство городской формы Рима состоит в «случайности, противоречивости и отсутствии некоего общего принципа»

⁶⁹ См.: W. Benjamin, *The Arcades Project*, Cambridge, MA, Belknap Press, 1999.

⁷⁰ G. Simmel, 'Soziologische Aesthetik,' *Aufsätze und Abhandlungen 1894 bis 1900*, ed. H.J. Dahme and D. Frisby, Frankfurt, Suhrkamp, 1992, pp. 197–214.

в истории его строительства и впечатлении о нем как о «произведении высочайшего искусства»:

Это подчеркивается его обликом улиц и определяется расположением на холмах. Почти везде строения в нем образуют противоречивые отношения между верхом и низом. Таким образом, отношения между ними имеют совершенно иное значение, чем когда здания находятся на плоской поверхности, просто рядом друг с другом... Там, где элементы ландшафта лежат на одном уровне, они выглядят более независимыми друг от друга и каждый из них находится на своем месте, тогда как в первом случае восприятие одного элемента зависит от другого.⁷¹

В дебатах 1890-х «случайности, противоречивости и отсутствии некоего общего принципа» противопоставлялся рациональный расчет, непротиворечивость и опора на общие принципы.

Тем не менее, дело не ограничивалось просто структурой улиц и устройством площадей в городе. Скорее, вопрос был в связи таких структур с их различными функциями. Прежде всего, частота упоминания о перекрестках, их различном устройстве и последствиях высвечивает проблему *обращения*. Ускоренное движение людей, товаров и транспортных средств в растущих городах показывает важность движения транспортных средств, оптимального устройства улиц и их ширины, а также максимизации транспортных потоков на перекрестках. В дебатах 1890-х вопрос о возможности многоуровневых пересечений (хотя в компендиуме Штюббена приводилось несколько таких примеров) или строительстве наземных и подземных железных дорог и их связи с системами уличного движения (которые уже действовали в Берлине и строились в Вене с 1894 года) даже не поднимался. Хотя об этом не всегда говорилось прямо, проблема разделения движения транспорта и пешеходов скрывала еще одно разделение между устранением или ограничением движения в старом внутреннем ядре города и его переносом в новые, современные сектора города. По крайней мере здесь, диалектика внутреннего и внешнего никуда не исчезла.

Сама проблема обращения вовсе не ограничивается прямыми или неправильными улицами и перекрестками. Сфера обращения товаров, которую Маркс считал сферой полного отчуждения и безразличия, где товары таинственным образом обменивались друг на друга на основании своих эквивалентных меновых, а не их потребительных стоимостей, ассоциировалась со свободным рынком для всего, что могло быть превращено в товар.⁷² Это предполагает наличие *открытых* про-

⁷¹ G. Simmel, 'Rom: Eine ästhetische Analyse,' in D. Frisby (ed.), *Georg Simmel in Wien: Texte und Kontexte aus dem Wien der Jahrhundertwende*, Vienna, WUV Universitätsverlag, 2000, pp. 115–122.

⁷² Краткое рассмотрение взглядов Маркса на процесс обращения см.: D. Frisby, *Fragments of Modernity*, Cambridge, Polity Press, 1985, pp. 15–27, 106–108.

странств обращения, в которых товары могут *свободно* перемещаться. В свою очередь, это «каждодневное движение буржуазной жизни» происходит на *поверхности* капиталистической экономики. Сфера обращения товаров может порождать ряд атрибутов своего собственного процесса мобилизации товаров и признаков товаров, к которым относятся взаимозаменяемость, анонимность, безразличие, единообразие (и все они тесно связаны с эквивалентностью меновых стоимостей товаров). Этот процесс обращения, происходящий на поверхности капиталистической экономики, также легко может быть связан с поверхностностью. Символический мир, сопротивляющийся капиталистической современности, подчеркивает уникальность, интимность, уют, разнообразие и укорененность. Капиталистическое обращение порождает абстрактную массу товаров и индивидов. Последние, обращающиеся и движимые принципом «время — деньги» (который Макс Вебер называл особенностью духа современного капитализма, а Отто Вагнер — особенностью духа современного большого города), как абстрактная масса индивидов с тем, что Вебер называл целерациональной ориентацией на социальное и экономическое взаимодействие, требовали соответствующих городских средств, позволявших им обращаться.⁷³ Зитте считал, что эта современная городская сеть была придумана «геометрическим человеком» — эпитет, приписываемый Вагнеру.

Признание ценности процесса обращения для капиталистической современности в архитектурном модернизме произошло довольно рано, чего нельзя сказать о внимании к *производству*. Например, в передовом венском журнале *Der Architekt* первый современный проект здания завода появился только в 1909 году. Негативная оценка обращения отразилась в идее *регулирования*. Обе стороны в дебатах 1890-х годов озабочены регулированием уличного движения. Проблема перекрестков и ускорения или замедления уличного движения — это конкретная проблема, которая становится все более формальной проблемой, поддающейся математическому расчету (как в статье 1913 года из журнала *Der Städtebau*).⁷⁴ Уличное движение также влияет на стоимость земли, коммерческой недвижимости и арендных ставок. Обращение важно для инфраструктуры, скрывающейся под городскими улицами, будь то канализация, водопровод, газоснабжение, пневматическая почта и т.д. (все это описано в компендиуме Штюббена). На поверхности улиц перекрестки означают прерывание обращения и конфликт интересов в том, что касается форм движения. Пересечение систем целерационального действия требует разделения и регулирования. При абстрактном рассмо-

⁷³ Краткое изложение вагнеровской концепции современности см.: D. Frisby, 'The Metropolis as Text: Otto Wagner and Vienna's Second Renaissance,' in N. Leach (ed.), *The Hieroglyphics of Space*, London, Routledge, 2002, pp. 15–30.

⁷⁴ См.: Schachmeier, 'Über Strassenkreuzungen,' *Der Städtebau*, vol. 10, 1910, pp. 67–71 и таблицы 35, 36.

трениии безразличие сферы обращения, в которой может обращаться все что угодно, представляет угрозу докапиталистическим иерархиям. Поэтому социальное регулирование классов индивидов как масс может требовать пространственного регулирования. Всего один пример: линии наземной железной дороги в Вене (построенные в 1894–1901 годах) были возведены вокруг центра города, а не его политического и административного центра. В XIX веке доступ к центрам власти становился все более регулируемым, что отчасти было обусловлено страхом восстаний. В контексте дебатов 1890-х политические аспекты оставались скрытыми.

Какими были эстетические условия, при которых развернулись дебаты 1890-х? На первый взгляд, противоположность между технической проблематикой, касающейся уличной инфраструктуры, и эстетической проблематикой, ориентированной на эстетику улицы, кажется самоочевидной. Тем не менее, становится ясно, что обе стороны имеют эстетические интересы, хотя и ставят акценты по-разному. Штюббен (и Вагнер с его акцентом на *современном* большом городе) отдает предпочтение современной и сравнительной ориентации на эстетические модели, осуждаемые Генричи за «галльскость» и «негерманскость», тогда как Зитте (и Генричи) во многом, хотя и не во всем, опираются исторические примеры, заимствуемые из итальянского Возрождения и барокко. Если включить в эти дебаты рецепцию градостроительных предложений Вагнера и борьбу с ними, можно выявить оппозицию между его концепцией полезного стиля (*Nutzstil*) и (историцистским) художественным стилем. Эта еретическая связь, устанавливаемая между модой и современной архитектурой, вызвала неприятие со стороны исторически укорененной и иерархически закрепленной концепции вкуса.

Наконец, каковы последствия различных концепций городского пространства для того, что Зиммель называл «духовной жизнью» (*Geistleben*) его обитателей? Как уже было отмечено ранее, некоторые авторы конца XIX века отмечали существование городских патологий. Например, Зиммель полагает, что современный большой город и зрелой капиталистическая денежная экономика порождают неврастению, гиперестезию, амнезию и клаустрофобию.⁷⁵ Зитте связывает агорафобию с крупными открытыми площадями, окруженными зданиями, из которых можно следить за человеком. Он также отмечает, что люди в своих домах не хотят, чтобы их видели люди с улицы, — состояние, свидетельствующее о хрупкости буржуазного интерьера и уединения и, в крайних случаях, паранойе. Единообразие прямых улиц и анонимных многоквартирных домов может служить источником амнезии или по крайней мере пространственной дезориентации. Пребывание в вечном настоящем современности также способно породить своеобразное забыва-

⁷⁵ О Зиммеле в этой связи см.: Frisby, *Cityscapes of Modernity*, ch. 3; Frisby, *Simmel and Since*, London, Routledge, 1992, ch. 4, 6, 8.

ние. Обратной стороной этих патологий является клаустрофобия (негативная интерпретация уютных площадей Зитте), историческая память и ностальгия по пасторальному образу прошлого, существующему *в другом месте* и, конечно, вдалеке от «нашей банальной современности».

Противопоставление прямых и изогнутых улиц в 1890-х на практике могло разрешиться в их пространственном разведении. Изогнутые, неправильные улицы исторического центра города часто противопоставлялись прямолинейным современным пригородам, особенно если они были местом проживания представителей рабочего класса. Возможно, Витгенштейн думал о Вене, проводя аналогию между языком и городом:

Наш язык можно рассматривать как старинный город: лабиринт маленьких улочек и площадей, старых и новых домов, домов с пристройками разных эпох; и все это окружено множеством новых районов с прямыми улицами регулярной планировки и стандартными домами.⁷⁶

Диалектика внутреннего и внешнего, старого и нового, изогнутых и прямых улиц может быть разрешена в их пространственном разделении.

Но Зитте и Штюббен проводят еще одну аналогию между внутренним и внешним в своем, хотя и несколько различном рассмотрении внешних пространств площадей как внутреннего пространства. Тем не менее, в обоих случаях это внешнее как внутреннее повторяет уже сложившееся внутреннее буржуазное устройство дома. Это пространство, невидимое для тех, кто живет на улице, кто как «рядовые пользователи», в понимании де Серто, живет «внизу», за порогом, после которого начинается видимое». Для них, как говорит Беньямин, внешнее улицы решительно превращается во внутреннее. Эта «другая» группа пользователей

постоянно что-то делает, постоянно за чем-то наблюдает, что-то испытывает, воспринимает и задумывает между стенами домов, как люди, находящиеся внутри этих домов под защитой собственных четырех стен. Для коллектива сияющие эмалированные вывески магазина или компании так же хороши, как декоративные картины маслом на стенах буржуазной гостиной, или даже лучше их. Стены с табличкой *Défense d’Afficher* — это письменный стол коллектива, газета служит его библиотекой, почтовые ящики — его бронзовыми скульптурами, скамейки — мебелью для спальной комнаты, а террасы кафе — это альковы, из которых он смотрит на свой дом. Там, где дорожный рабочий вешает свою куртку на ограду, находится вестибюль. А ворота, ведущие в открытое пространство, состоящее из множества дворов, — это длинный коридор, который путает буржуазию, но служит для них входом в комнаты города.⁷⁷

⁷⁶ Л. Витгенштейн, *Философские исследования*, Ч. I, §18.

⁷⁷ Цит. по: Вoyer, *The City of Collective Memory*, p. 142.

Эта «другая» концепция улицы или площади не просто *воспринимается* иначе, но также *переживается* и *используется* совсем по-другому.

В отличие от монументальных прямых улиц, созданных Османом для Парижа по осям север/юг и восток/запад, такие проекты для Берлина и Вены, разрабатывавшиеся с 1890-х годов и вплоть до конца Второй мировой войны, так и не удалось претворить в жизнь. Ни один из амбициозных проектов, представленных на конкурс по застройке «Большого Берлина» (1910), как ни один планов строительства проспекта север/юг после Первой мировой войны, разработанных Мартином Малером и другими, не был осуществлен. Еще меньше удалось осуществить планы *via triumphalis* Альберта Шпеера в Берлине. В Вене проекты большой дороги от Карлсплаца до Шонбруна (поддержанные Вагнером) и прямой проспект из центра города от Штефансдома до Пратерштерна, разработанный Рилем и Лотцем до Первой мировой войны, остались неосуществленными. Та же судьба постигла нацистскую *via triumphalis*, для строительства которой предполагалось снести район Леопольдштадт, изначально населенный в основном евреями. Монументальные прямые улицы в этих больших городах остались только на бумаге.⁷⁸

Перевод с английского Артема Смирнова

⁷⁸ О монументальности вообще см.: R. Schneider and W. Wang (eds.), *Moderne Architektur in Deutschland 1900 bis 2000: Macht und Monument*, Ostfildern-Ruit, Hatje, 1998.