

Если почитать о городах XVIII–XIX веков, сразу станет понятно, что в конце XIX – начале XX столетия произошла неслыханная городская революция. То, какими мы видим города сегодня – городские районы, соединенные длинными широкими транспортными магистралями, исполосованные линиями электропередач, трубами канализации и водопровода, нашпигованные тепловыми подстанциями, – есть результат этой революции. В ее рамках крупный бизнес, чиновники и инженеры смогли, договорившись, создать новые инфраструктуры и тем самым избавить города от толчеи и болезней, принести миллионам людей свет, электричество, тепло и воду. Конечно, этот процесс предполагал значительное увеличение их власти: чтобы сделать городское пространство более управляемым, владельцы домов лишались права (или сами отказывались) от собственности на окружающие их дороги и территории. Слепленные наспех бриколерские сооружения локальных мастеров сносились, и, вместо них, специально обученные гражданские инженеры на деньги большого бизнеса строили трубы, дороги – и уже позже линии электропередач. Все это делалось во имя прогресса и цивилизации. Новые городские инфраструктуры должны были принести пользу как можно большему числу городских жителей, невзирая на их социальный статус и положение. Тем самым люди и сама жизнь делались более «цивилизованными».

Прогресс предполагает, что вместо устаревших технологий должны приходиться новые, более эффективные, экономичные и рациональные. Скажем, в том же XIX веке популярное покрытие макадам начало сменяться брусчаткой, которая была более прочной и менее грязной. В 1920–1930-е появился бетон, из которого делали первые автобаны в Европе. Затем, в 1940-е, городские улицы заполнил асфальт – более прочный, удобный и бесшумный. Постепенно асфальт и бетон сформировали гибриды – асфальтобетон, один из самых прочных и экономичных современных материалов. Особенность его в том, что к нему даже не нужно прикасаться руками или лопатой – с помощью специальных машин можно готовить асфальтобетон и заливать его на улицы без помощи человека. Это почти полная победа эффективности и технологичности.

Когда думаешь о технологическом прогрессе в городе, напрашивается вопрос: а что происходит со всеми этими ста-



Николай Иванович Руденко (р. 1988) – социолог, научный сотрудник Центра исследований науки и технологий Европейского университета в Санкт-Петербурге.



рыми технологиями? Со всеми этими инфраструктурными пережитками, неэкономичными и малоэффективными? Если технологическая история все время движется вперед, то что происходит с теми, кто отстал от прогресса?

Первая мысль, которая приходит на ум, – такого рода технологии становятся достоянием истории и памяти. Никто сегодня не пользуется пейджерами, никому в голову не придет подключаться к интернету через модем. Более мощные, надежные и эффективные технологии командуют нашей жизнью. Однако, как показывает случай с брусчаткой, это не всегда так. Несмотря на то, что брусчатка устарела как городское покрытие и элемент дорожной инфраструктуры, неожиданно появились горожане, которые стали ее защищать, показывая, что брусчатка важна – и не как маркер прогресса и эффективности, а как значимая для города культурная достопримечательность. Вместо того, что обычно ценится в инфраструктуре – универсальность, эффективность и экономичность, – в брусчатке прежде всего прославляют ее уникальность, качество, красоту и аутентичность. Похоже на то, что инфраструктура внезапно обретает вторую жизнь – теперь уже не в прогрессистской логике развития, а в логике культуры, то есть того, что должно отличать и выделять данную улицу, район и даже город. Тем, кто привык думать (как это принято с конца XIX века), что, с одной стороны, есть процесс цивилизации (единый, универсальный, рациональный), а с другой стороны, происходит развитие культуры (замкнутой в себе, локальной, уникальной), покажется удивительной ситуация с инфраструктурой как культурой. В данном эссе я хочу рассказать о том, как такое стало возможным. Как одно из главных детищ прогресса цивилизации – городская дорожная инфраструктура – стало вдруг главным воплощением культуры? И как эта новая жизнь инфраструктуры/культуры влияет на наше понимание того, как устроены современные города?

Брусчатка в Калининграде лежит на более чем пятидесяти улицах общей протяженностью более ста километров. В основном она располагается в районах с малоэтажной застройкой, но иногда и на центральных улицах города – таких, как Проспект Мира. Сохранившаяся брусчатка – это в большей степени именно старая немецкая брусчатка – покрытие, которое положили здесь в 1920–1930-х, когда Калининград еще был Кёнигсбергом. В 1930–1940-е в Европе и мире более дешевый асфальт уже вытеснял брусчатку как основное городское покрытие, но в Кёнигсберге дороги и улицы модернизировать не успели, и потому немало брусчатки сохранилось. Город вместе с брусчаткой стал частью СССР в 1945 году, и в целом это покрытие осталось нетронутым вплоть до 2000-х, несмот-

ря на меняющиеся стандарты дорожного строительства, которым брусчатка по своей форме и физическим характеристикам уже не отвечала. Это стало заметно в 1980-е, когда у города появилась новая схема транспортного развития, и особенно в 1990–2000-е на волне массовой автомобилизации. Однако у городской администрации не было денег и инженерных ресурсов, чтобы снять брусчатку с улиц и заменить ее новым и более эффективным асфальтом.

НИКОЛАЙ РУДЕНКО

БРУСЧАТКА

Инфраструктура обретает вторую жизнь – теперь уже не в прогрессистской логике развития, а в логике культуры, то есть того, что должно отличать и выделять данную улицу, район и даже город.

Так было до 2000-х, когда в рамках празднования юбилея города Калининград стал получать федеральные деньги на ремонт дорог и благоустройство. В этот период городская администрация начала впервые снимать брусчатку, но попытка ее демонтажа наткнулась на сопротивление жителей и городских активистов. Администрации пришлось защищаться, и она выдвинула ряд аргументов в пользу своих действий. Чиновники указывали на то, что брусчатка становится препятствием для развития автомобилизации в городе. Старые, неровно лежащие на дороге камни, поверхность которых истерлась от времени, мешают автомобилистам, портят подвеску, а в дождь становятся скользкими, что может приводить к авариям. Однако в споре с администрацией городские активисты выработали свои аргументы о несомненных преимуществах брусчатки для города. Она лежит в основном на небольших улицах и тем самым выступает естественной помехой для водителей, которые предпочитают быстро ездить. Она создает ощущение безопасного города, где машины едут медленно, и дети могут не бояться переходить дорогу. Спор между администрацией и активистами закончился ничем, но показательна аргументация последних: они не просто апеллируют к воображаемому, но пытаются представить такой режим городского существования, где брусчатка – при всех ее недостатках как дорожного покрытия – становится полезной. Город должен быть безопасным, это понимают все.

Такое переизобретение ценности брусчатки работало и другими способами. Так, в Калининграде и некоторых других городах области компании-подрядчики, ответственные за модернизацию дорожного покрытия, зная о высокой культурной ценности брусчатки, иногда клали асфальт прямо на нее. Таким образом, с одной стороны, они выполняли заказ города,



а с другой стороны, сохраняли ценную поверхность для будущих времен. Это удивительный факт – когда вышедшую из употребления инфраструктуру пытаются сохранить, спрятав ее под другим материалом. Но асфальт очень плохо лежит на брусчатке. Через некоторое время он начинает изнашиваться, образуются дорожные лунки, а ямочный ремонт, во-первых, делает дорогу некрасивой, а во-вторых, является лишь временной мерой. Тем самым, желая сохранить брусчатку хотя бы таким способом, дорожные компании хуже справляются со своей основной задачей – строить качественные дороги. Но это не отменяет того показательного факта, что даже они отдают себе отчет в культурной ценности брусчатки.

После споров с местными жителями городская администрация предложила компромиссный и впоследствии реализованный вариант: складировать брусчатку в специальных местах (депо и портах), где она будет храниться до «лучших времен». Однако уже на складах у этой брусчатки появляется вторая жизнь: периодически навещающие специалисты из Москвы отбирают камни для ремонта Красной площади; кроме того, часть камней идет культурным учреждениям, чтобы выкладывать клумбы и дорожки перед входом. Этот пример прекрасно демонстрирует, что культурно-историческая аура, окутывающая брусчатку, не позволяет просто так избавиться от нее. Когда все знают, что этим – на первый взгляд вполне ординарным – камням более сотни лет и они обладают собственной «культурной биографией», выбросить их на свалку уже не поднимается рука.

В то же время частное использование брусчатки не приветствуется. В городе распространены истории о том, как в 1990-е жители тащили брусчатку с улиц на свои дачные участки. В этих повествованиях всегда есть элемент неодобрения – такая практика критикуется. Особенно это заметно в рассказах о том, как люди, разбогатевшие в 1990-е, выстраивают себе из брусчатки заборы и башни. Ходят даже слухи о «целых полях брусчатки» рядом с домом одного из бывших губернаторов Калининградской области. Все это говорит о том, что «приватизация» брусчатки не одобряется – она часть общей культуры города, достояние всех его жителей.

Еще один аргумент, который выдвигала городская администрация в споре с защитниками брусчатки, состоял в том, что старые немецкие технологии работы с этим покрытием утеряны вместе с депортированными в середине XX века немцами. В современном Калининграде никто не умеет работать с брусчаткой, перекладывают ее плохо, и потому лучше бы на ее месте лежал асфальт. В ответ активисты справедливо отмечали, что виновата в этом не брусчатка, а сама администрация и связан-

ные с ней строительные компании, не способные грамотно восстановить исторически ценную дорожную инфраструктуру. Как отмечал один из известных дорожных инженеров Калининграда, в городе почти нет экспертов, способных переключать брусчатку согласно стандартам. Но ведь на это тратятся миллионы рублей, а брусчатки – десятки километров! При этом есть позитивные примеры соседей: с той же самой брусчаткой прекрасно умеют работать в Польше, Германии, Латвии. Среди активистов ходит история о том, как в Калининград приезжал специалист из Бельгии, который двадцать лет переключивает брусчатку так, что покрытие остается прочным и эффективным. Но, сколько бы он ни демонстрировал правильный способ работы нашим рабочим и инженерам из дорожно-строительных компаний, последние так и не смогли научиться этому.

Говоря об этом случае, один из калининградских краеведов заметил, что работа с инфраструктурой сегодня и, прежде всего с камнями, – это труд, не требующий глубоких знаний и отточенных навыков. Поскольку современная инфраструктура связана с автоматизированным процессом и механизацией, то сам по себе ручной труд, с его специфическими телесными навыками, забывается. Ситуация с брусчаткой демонстрирует это очень ярко. Обретение ею второй жизни в качестве культурной достопримечательности заставило иначе посмотреть на саму логику городской инфраструктуры. Нас окружает автоматизированно выстроенный мир – повторяющийся, однообразный, механизированный: одинаковые дороги, одинаковые дома, одинаковые трубы, по которым вода течет в стандартные квартиры. Когда брусчатка появляется в качестве культурной инфраструктуры, логика автоматизации и алгоритмизации дополняется другой логикой – той, что указывает на уникальность, аутентичность, на культурную связь с прошлым. Брусчатка – воплощение «штучности», поскольку каждый камень нужно брать и переключивать руками, – диктует новый способ работы с городским пространством, отличный от принципов, основанных на механизации и эффективности.

Этот вывод близок к гипотезе одной из участниц активистского движения. Рассказывая, почему, по ее мнению, общественному движению не удалось убедить городскую власть принять регламент работы с брусчатыми камнями, она заметила, что решение этой проблемы требует «штучного» подхода не только на технологическом, но и на политическом уровне. Обычно подобные решения основаны на стандартах, ГОСТах, документах, а брусчатка никак в эти положения не вписывалась. Здесь нужно было переключиться на другую, «индивидуализированную», управленческую логику – и, как показала история, администрация города так и не смогла этого сделать.



Так что же происходит с той инфраструктурой, которая устаревает по мере технологического прогресса? Обычно она становится «достоянием истории», что часто является просто эвфемизмом исчезновения. Брусчатке в Калининграде повезло – ей удалось стать «достоянием истории» в положительном смысле: появилось городское движение, которое сумело артикулировать и легитимировать ее ценность для всех остальных. Однако и неудача активистов в деле создания регламента по работе с брусчаткой чрезвычайно показательна. Она убедительно демонстрирует, что инфраструктура городов, где мы живем, существует как машина по самовоспроизводству. Политические и управленческие организации наших городов выстраиваются под стать такой инфраструктуре: они работают согласно ГОСТам и регламентам и не способны выйти из бесконечного потока самовоспроизводящихся документов. Однако, помимо этой логики, есть другая, связанная с уникальностью и аутентичностью, – это логика культуры. И «вторая жизнь» брусчатки позволяет еще раз задаться вопросом: действительно ли главная наша цель как городских жителей жить в мире современной инфраструктуры, в мире, где эффективность и рациональность – главные символы общего блага? История с калининградской брусчаткой показывает, что многим горожанам не нравится такой отчужденный от человека мир. Даже инфраструктуры должны порождать ощущение связи с историей и осознание своего места в ней.

Евгений Гришковец – российский драматург, много лет проживший в Калининграде, – в книге «Реки» передает именно это впечатление: как брусчатка заставляет идущего по ней буквально выйти за рамки индустриальной логики инфраструктуры. Он описывает, что чувствует тот, кто идет по мостовой старинного города и представляет, наступая на булыжники, что каждый камень добыт, обработан и уложен заботливой рукой мастера. Действительно, городская инфраструктура может быть и такой.