

Статья посвящена переосмыслению техники и городской инфраструктуры как произведения искусства в философии Вальтера Беньямина. Анализируются ключевые инфраструктурные сюжеты «Книги пассажей» – от широких османовских бульваров до канализационных каналов и парижских пассажей. В центре внимания – диалектика приближения и отдаления, утраты ауры и возвращения к ней. Делается вывод, что инфраструктура может быть рассмотрена как произведение искусства лишь в случае одновременного и разнонаправленного движения отдаления близкого и утраты ауры.

Ключевые слова: Вальтер Беньямин; инфраструктура; бульвары; канализация; пассажи; утрата ауры; эстетизация политики. /

This article examines technology and urban infrastructure as potential works of art through the lens of Walter Benjamin's philosophy. It analyzes key infrastructural objects from *The Arcades Project* — ranging from Haussmann's grand boulevards to the Parisian sewers and arcades. At the core of the article lies the dialectic of proximity and distance, the loss of aura and the return to it. The article argues that infrastructure can be regarded as a work of art only when it simultaneously performs a multidirectional movement of distancing the near and losing the aura.

Keywords: Walter Benjamin; infrastructure; boulevards; sewers; arcades; loss of aura; aestheticization of politics.

Инфраструктура как произведение искусства / Infrastructure as a work of art

текст

Марат Невлютов

Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства филиал ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» (Москва)

text

Marat Nevlyutov

Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning, branch of the Central Research and Project Institute of the Ministry of Construction of Russia (Moscow)

Статья подготовлена в рамках Программы фундаментальных научных исследований Российской академии архитектуры и строительных наук и Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на 2026 год. /

Acknowledgements: The article was prepared as part of the Program of Fundamental Scientific Research of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences and the Ministry of Construction and Housing and Utilities of the Russian Federation for 2026.

Ничто не могло сравниться по ужасу с этим древним склепом-очистителем, с этим пищеварительным трактом Вавилона, пещерой, ямой, пересеченной улицами, бездной, необъятной кротовой норой, где вам чудится, будто во мраке, среди мерзких отбросов прежнего великолетия, бродит огромный слепой крот – прошедшее.

Виктор Юго [1, с. 1087–1088]

Инфраструктура как произведение искусства: бульвары и канализация в эстетике Вальтера Беньямина

В этой статье я задаюсь простым, на первый взгляд, вопросом: может ли инфраструктура, например, скоростная магистраль или канализационный канал быть искусством? Вероятно, если этот вопрос адресовать инженерам и художникам, он вызовет у тех и других недоумение, отрицание и гнев. Даже радикальные художники XX века, при всей их склонности к новизне и переворачиванию привычных понятийных оппозиций, в конечном счете всегда предпочитали обращаться к репрезентациям реальности, выставляя в музеях и галереях изображения, фотографии или модели этих объектов, которые представляли бы их в более выгодной, возвышающей и усиливающей перспективе. Однако, если предположить возможность альтернативного ответа, это потребовало бы от отвечающих полного переосмысления онтологических оснований как искусства, так и инфраструктуры.

Одним из ключевых авторов, предпринявших такую попытку в начале XX века, был Вальтер Беньямин. В своем знаменитом эссе «Произведение искусства в эпоху его технической воспроизводимости» (1936) он пытался отыскать «ауру» фотографии и кино – новых видов искусства, которые, благодаря технической воспроизводимости, эту ауру утратили. Саму ауру Беньямин определял как «уникальное ощущение дали, как бы близок при этом рассматриваемый предмет ни был». Утрате ауры, по Беньямину, способствует стремление современного человека с помощью техники «приблизить» вещи, овладеть «предметом в непосредственной близости через его образ, точнее – отображение, репродукцию» [2, с. 198]. Утрата вызывает к жизни ностальгию по ауре, которая оказывается, скорее, буржуазно-элитистской иллюзией

и в конечном счете приводит к эстетизации политики. Для Беньямина это ложное движение.

Как ни парадоксально, но верное движение к ауре для Беньямина – это ее утрата. И если утрата ауры происходит через приближение далекого, то движение к ауре как утрате осуществляется через отдаление близкого. Беньямин эту нелогичную и путаную стратегию пытается прояснить, обращаясь к самым разнообразным современным техникам и искусствам. На примерах фотографии, кинематографа, прессы, театра, живописи и многого другого он показывает две разные утраты – приближение далекого и отдаление близкого. Так, Беньямин приводит в пример дадаистов, которые пытались в живописи и литературе получить те «эффекты, которые публика ищет в кино». Они одновременно делали невозможным «меркантильное» использование своих произведений, но также исключали возможность их возвышенного созерцания. Для этого они использовали в своих текстах словесный мусор и непристойные выражения, а в картинах – бытовые отходы и предметы повседневности. «Чего они достигали этими средствами, так это беспощадного уничтожения ауры», – пишет Беньямин [2, с. 224–225].

Бульвары

Однако сам Беньямин не был дадаистом. Несмотря на огромное влияние его идей на теорию искусства, фотографию и кино, в поле его внимания оказывался также иной вид техники – городская инфраструктура. В 1927 году, еще до окончательного переезда из Берлина в Париж, Беньямин приступает к созданию «Книги Пассажей» (*Passagen-Werk*), над которой он работал вплоть до самой своей смерти в 1940 году. Это произведение представляет собой гигантскую коллекцию заметок, выписок и фрагментов о самых разнообразных городских сюжетах. Среди них значительное место занимают описания и размышления о различных технических и инфраструктурных объектах города – газовых фонарях, канализации, омнибусах, вывесках, железнодорожных вокзалах, крышах из стекла и металла и, конечно же, о знаменитых парижских бульварях.

Бульвары были частью масштабной реконструкции Парижа, инициированной Наполеоном III и реализованной

префектом департамента Сена бароном Жоржем-Эженом Османом в период с 1853 по 1870 год. В средневековой ткани города пробивались широкие бульвары, которые были призваны разрешить ряд экономических, политических и эстетических проблем. Новые бульвары должны были упростить движение через центр города, позволяя быстро перемещаться из одной точки в другую. Кроме того, их строительство преследовало цель расчистить и структурировать темные, перенаселенные трущобы, которые виделись рассадниками болезней и революционных идей. И наконец, ширина новых бульваров усложняла возведение баррикад и позволяла войскам «эффективно действовать против будущих баррикад и народных восстаний» [3, с. 191]. Беньямин приводит цитату Жоржа Ларонза: «Новые артерии <...> свяжут сердце Парижа с вокзалами, разгрузят их от людских потоков. Другие примут участие в завязавшейся схватке между нищетой и революцией; станут стратегическими прорывами сквозь очаги эпидемий, центры мятежей, принеся с собой жизнетворный воздух, вооруженную силу...» [4, р. 148–149].

Возникновение бульваров в значительной степени увеличило мобильность жителей города, благодаря чему в три-четыре раза вырос объем внутригородского дорожного движения. Маршал Берман о влиянии новых бульваров на движение пишет: «Улучшение дорожной сети не только ускорило прежний транспортный поток, но <...> позволило увеличить дорожное движение до небывалых объемов, которых никто, кроме Османа и его инженеров, не предвидел» [3, с. 201]. Однако увеличению скорости и объема движения сопутствовал рост стоимости аренды в центре города: «повышение платы за жилье гонит парижский пролетариат на окраины столицы» [5, с. 23]. Пролетариат был вытеснен из центра, но одновременно приобрел возможность ежедневно, без существенных затрат времени, приезжать на общественном транспорте на работу. Бульвары усиливали пространственную сегрегацию, демонстрируя, кто является подлинными владельцами городского пространства, а кто — лишь гостем. Беньямин приводит цитату из статьи Георгия Плеханова: «Отношение Османа к населению Парижа совпадает с позицией Гизо в отношении пролетариата. Гизо назвал пролетариат “внешним населением”» [6, р. 285].

Помимо ширины и повышения платы за жилье бульвары использовали художественные средства для достижения своих целей. Самым важным из них была перспектива. Беньямин пишет: «Урбанистический идеал Османа образован перспективами, на которые выходят длинные анфилады улиц. Этот идеал соответствует ведущей тенденции XIX века, заключающейся в том, чтобы облагородить необходимые технические решения псевдохудожественными задачами. Храмы духовной и светской власти буржуазии обретают апофеоз в уличных анфиладах» [5, с. 24]. Перспектива создавала ясное

и прочитываемое изображение города, направляла рассеянный взгляд парижанина прямо в центр улицы и подталкивала его двигаться быстрее. Бульвар-храм становился в данном случае навязыванием художественной формы техническому объекту, ностальгией по ауре и эстетизацией политики.

Руины

Однако эти городские изображения не всегда воспринимались в качестве единого ансамбля и стремительно удаляющейся перспективы. Осман предпочитал себя называть «артист-разрушитель» [5, с. 126], ведь самой сложной задачей, стоящей перед ним, было не строительство, а разрушение. Жители города долгие годы были окружены руинами, которые напоминали скорее последствия трагических событий прошлого, нежели многообещающую строительную площадку. Эта внезапно обнаруженная, неприглядная, грязная, интимная жизнь зачаровывала Беньямина — в ней он видел подлинную утрату ауры. «Занятое зрелище — все эти дома, открытые нараспашку, с полами, повисшими над бездной, бросающими обоями в цветочек или букетик, передающими форму комнат, с лестницами, которые больше никуда не ведут, с подвалами, выставленными на свет, с причудливыми обвалами и неустойчивыми руинами; можно сказать, что эти разрушенные здания, эти необитаемые архитектурные сооружения будто списаны с офортов, которые Пиранези набрасывал своей горячечной рукой, правда, последние выдержаны в более мрачной тональности» [7, р. 38–39].

Бульвары, прорезая живую ткань города, обнаруживали не только интимное пространство парижских интерьеров, но и «оборванцев»: бедные слои населения, которые ранее были укрыты в глубине кварталов и мрачных дворов, теперь внезапно оказались на улице, в центре городской сцены. Но эта обозримость была обращена и в противоположную сторону; «оборванцы» увидели богатых и изящных соседей: «Бульвары, прорубив огромные дыры сквозь самые бедные кварталы, позволили беднякам выйти наружу и впервые увидеть, на что похожи остальной город и другая жизнь. И они не только смотрят, но и на них смотрят: зрение — озарение — затрагивает обе стороны. Среди огромных пространств под яркими огнями отвести взгляд невозможно. Ослепительное сияние не скрывает мусор и высвечивает мрачную жизнь людей, за счет которых горит» [3, с. 195]. Берман подчеркивает новое, открывшееся качество городской жизни, внезапно привнесенное разрушением средневековой городской ткани. Эта взаимная обозримость предоставляла краткий, но ценный опыт пребывания в справедливом пространстве [8, с. 87].

Бульвары были загрязнены не только бедняками, они были буквально покрыты пылью. Шотландский инженер Джон Лоудон Макадам в 1815 году предложил отказаться от массивного каменного основания при строительстве



< Рис. 1. Бульвар Севастополь у церкви Сен-Ле, Париж. Около 1890. Фото Ипполита Бланкара (1843–1924). Музей Карнавале, Париж

< Рис. 2. Вид на разрушения, вызванные прокладкой авеню де л'Опера в рамках османовской реконструкции Парижа. 1877. Фото Шарля Марвиля (1813–1879). Собрание Библиотеки Брауновского университета

> Рис. 3. Пассаж Шуазёль, Париж. 1916. Фото Шарля Лансьо (1855–1939). Музей Карнавале

> Рис. 4. Пассаж Шуазёль, Париж. Около 1900. Фото Эжена Атже (1857–1927)



дорог и обратиться к более дешевому и быстро монтируемому дорожному покрытию. Новый способ, получивший название по фамилии изобретателя, основывался на укладке щебня и организации качественного дренажа. Однако у этого покрытия был недостаток: в сухие месяцы оно сильно пылило, а во влажные превращалось в грязь. «Макадам» создавал для пешехода непреодолимые трудности, а в совокупности с несущимися по бульварам повозкам был опасен для жизни. Беньямин упоминает критику этого решения Османа в карикатурах, где парижане были буквально «ослеплены пылью» [5, с. 104] и не могли оценить те виды, что дарили им бульвары. Он пишет, что перспектива была задушена. Берман подчеркивает, что главный поэт Парижа, Бодлер, также иронизирует над этим не столь удачным выбором: «Обратим внимание на фразу *la fange du macadam* ("трясина макадама")". В французском языке *la fange* не только буквально обозначает ил; у этого слова есть и переносное значение – "трясина, грязь, распутство, коррупция, деградация", все бесчестное и омерзительное. В классическом ораторском и поэтическом стиле это "высокий" способ обозначить нечто "низкое"» [3, с. 204].

Пассажи

Однако настоящей альтернативой бульварам были не руины, обрванцы или трясина макадама, а исчезающая городская типология – пассаж. Несмотря на формальную схожесть этих двух инфраструктур (пассаж также прорезал квартал), его воздействие на городскую жизнь было иным. Он не имел задачи ускорить движение людей и транспорта, изгнать «внешнее» население за пределы видимости, очистить город от бездельников и их нигилистических или революционных идей. Именно это отсутствие артикулированных задач, по мнению Беньямина, делало пассажи произведениями искусства в эпоху технической воспроизводимости. Он приводит следующий фрагмент из энциклопедии Парижа Жака-Антуана Дюлора: «Пассаж Веро-Дода (построенный между улицами Булуа и Гренель-Сент-Оноре) обязан своим названием двум богатым колбасникам г-ну Веро и г-ну Дода, которые в 1823 году начали прокладывать этот пассаж и возводить громадные постройки, к нему прилегавшие;

что в те времена было схвачено в выражении, гласившем, что пассаж был "прекрасным произведением искусства, вырубленным между двумя кварталами"» [9, р. 34].

Бульвары стремились имитировать высокое искусство при помощи разнообразных технических средств (от фонарей до перспективы) и вытесняли из городского пространства своих менее удачливых предшественников. Пассажи относились к явлениям угасающего и разлагающегося прошлого: «Причины упадка пассажей: расширение тротуаров, электрическое освещение, запрет проституции, культура открытого воздуха» [5, с. 81]. Собственные технические качества пассажей имели скорее негативные последствия для их судьбы. Темные и извилистые, они душили перспективу: «Современные парижане усматривают в пассажах большой недостаток; о них можно сказать как о некоторых картинах с задушенной перспективой: им не хватает воздуха» [10, р. 47]. Праздные и медленные, они скорее напоминали художественную галерею, чем улицу для движения и потребления: «Предметы высокохудожественной мебели, старинные сундуки <...>, витрины, где выставлены напоказ разные редкости, <...> вазы с натуральными цветами, аквариумы с живыми рыбками, вольеры, населенные редкими птицами, дополняли убранство этих улиц-галерей» [5, с. 47].

Подлинными обитателями парижских пассажей были денди. Эта фигура интересует Бодлера, а вслед за ним и Беньямина своей двусмысленностью. Денди богат и возвышен, но одновременно ведет праздный и бездельный образ жизни. Бодлер так определяет абсолютного денди: «Вот, возможно, человек богатый, но точнее будет сказать – безработный Геракл» [11, с. 306]. Денди медленно, как будто во сне, прогуливался по пассажи, выставляя себя подобно произведению искусства на всеобщее обозрение: «Флирт – ритм этой дремоты. В 1839 году Париж охватила мода на черепах. Так и представляешь, как франты, прогуливаясь, подражают – в пассажах еще вернее, чем на бульварах, – темпу этих созданий...». Но что еще более важно, во время прогулки с черепахой денди мог заниматься единственно возможным для художника эпохи технической воспроизводимости делом – скучать: «Скука всегда оборотная сторона бессознательного действия. Поэтому великим

денди она казалась возвышенной» [5, с. 101]. Денди, будучи последним отблеском героического, в конечном итоге превратился в невидимого человека толпы.

Пассажи, по которым медленно, в ритме дремоты, фланировали денди, представляли собой неприметный ландшафт, существующий параллельно с героическими и амбициозными проектами Османа. Они не становились более привлекательными даже после обнаружения противоречий и недостатков широких и помпезных бульваров: «Каждый день мы ходим мимо них, ничего не подозревая, но как только одолевает сон, мы на ощупь возвращаемся в них и теряемся там в темных коридорах. Лабиринты городских домов напоминают сознание при свете дня; пассажи (это галереи, ведущие в прошлое) днем незаметно впадают в улицы. Однако ночью под темной массой домов пугающе проступает их сгустившаяся тьма, и запоздалый прохожий спешит мимо...» [5 с. 77]. Пассажи были проявлением городского бессознательного, которое присутствовало и интриговало, но, будучи обнаруженным, отталкивало и отвращало. Однако подлинным мрачным двойником османовских бульваров был подземный мир парижской клоаки.

Клоака

Вместе с преобразованием уличной сети Осман также произвел радикальную реконструкцию подземной инфраструктуры города. До его реформ нечистоты сливались в Сену, которая одновременно была и акведуком, и канализацией: одновременно Aqua Virgo и Cloaca Maxima. В совокупности с ростом численности населения Парижа неразделенность подземных потоков стала приводить к проблемам, в том числе к эпидемиям холеры в 1832 и 1839 годах. Осман, желая разрешить эту проблему и избавиться от опасного соседства бактерий, построил новые акведуки и разветвленную подземную канализационную сеть. В отличие от бульваров, которые были встречены жителями неоднозначно, строительство канализации воспринималось как безусловное благо и технологический прогресс: «Кругом кричали, что он навлечет на нас чуму — он не противился тому, что люди кричали, зато через свои хорошо продуманные архитектурные просеки он предоставил нам свежий воздух, здоровье, жизнь. Он создавал то Улицу, то Проспект, то Площадь, Сквер или Променад... Он вернул нам реку. Прорыл великолепную канализацию...» [12, р. X, XI].

Парижская клоака преобразовывалась по аналогии с бульварами: подземные каналы также были расширены, расширены и спрямлены. Реконструкция канализации увеличила объем потока и упростила доступ для полиции. Обе инфраструктуры были инструментами вытеснения: бульвары стремились изгнать рабочих, бедноту и проституток из центра, канализация очищала город от революционеров, призраков и холеры: «Днем 6 июня было отдано приказание произвести облаву в водостоках. Из опасения, что клоака может послужить укрытием для побежденных, префект Жискэ должен был обследовать Париж подземный в то время, как генерал Бюго очищал Париж публичный» [1, с. 1098]. В романе Виктора Гюго «Отверженные» бывший каторжник и преуспевающий промышленник Жан Вальжан спасает подстреленного на баррикаде во время студенческого восстания Мариуса, пронеся его на своих плечах через канализацию. Клоака была уходящим в прошлое последним прибежищем для беглых каторжников и побежденных революционеров, когда баррикады разрушены, а пассажи опустели.

Гюго называл канализацию разными именами: «второй Париж», «город грязь», «величие гнусности», каждый раз подчеркивая ее зеркальную природу по отношению к «первому», наземному Парижу. Беньямин также цитирует «Историю французских рабочих ассоциаций» Зиг-



мунда Энглендера, где говорится об обширных подземных пространствах для заключенных — катакомбах («в них могла бы разместиться половина населения Парижа»), устроенных и осознаваемых по аналогии с поверхностью («заключенные дали всем галереям названия парижских улиц и при встрече называли друг другу свои адреса» [13, р. 314–315]). Однако эта «обширная техническая система улиц и труб» не была простым отражением поверхности; она накладывалась на загадочное и пугающее прошлое, пересекалась с «древними сводами, известняковыми каменоломнями, гротами, катакомбами, которые разрастались на протяжении столетий начиная с раннего Средневековья» [5, с. 78]. Под Парижем разворачивалась сложная система улиц и каналов, для которой не было точных карт и чертежей; клоака жила своей собственной жизнью, сопротивлялась планам Османа: «Это как бы мрачный подземный полип с тысячей щупалец, который растет в глубине одновременно с городом, растущим наверху. Всякий раз, как город прокладывает новую улицу, клоака вытягивает новую лапу» [1, с. 1089].

В 1860-х годах французский фотограф и воздухоплаватель Феликс Надар спустился в парижские катакомбы, чтобы впервые задокументировать, подсветить реальность клоаки при помощи фотоаппарата. В своих мемуарах «Когда я был фотографом» он оставил множество технических рекомендаций о том, как фотографировать в трудных и плохо освещенных условиях. Надар с презрением относился к мистификации и романтизации фотографии, которая, особенно на этапах становления, мыслилась как ритуальная практика «захвата» реальности при помощи техники. Надар создавал пугающие мизансцены парижского подземелья, решая скорее технические задачи, связанные со светом, выдержкой и измерением. Так, он устанавливал в подземелье манекены, чтобы справиться с проблемой длинной выдержки в темных пространствах: «Я подумал, что было бы неплохо оживить некоторые из этих аспектов с помощью персонажа, не столько с живописной точки зрения, сколько для того, чтобы указать масштаб пропорций <...> Для восемнадцатиминутной экспозиции было бы трудно добиться от человека абсолютной, неестественной неподвижности. Я попытался преодолеть эту трудность с помощью манекенов, которых я одевал для маневров и ставил в наименее неудобные позы в мизансцене; эта деталь не оспаривала нашей работы» [14, р. 127]. Манекены, одетые как обитатели поверхности, оказывались в катакомбах и выглядели одновременно как призраки прошлого и как изящные денди пассажей.

^ Рис. 5–6. Канализация Парижа. 1861. Фото Феликса Надара. Для съемки в темноте фотограф применял искусственное освещение, а из-за долгой выдержки (до 18 минут) использовал манекены вместо живых рабочих.

Заключение

Парижская клоака являлась наиболее ясным примером инфраструктуры, который можно в полной мере назвать искусством. И тем не менее не следует забывать о всем затронутом нами наборе беньяминовских сюжетов, при помощи которых им была разработана получившая развитие по многим линиям техно-политическая эстетика. Руины и оборванцы, оказавшиеся в центре городской сцены благодаря строительству бульваров, макадам и денди, определяющие грязную и скучающую публику османовского Парижа, пассажи и вокзалы, разрезающие и разрывающие плотную и путаную ткань средневекового города. Вероятно, клоака, как точное зеркальное отражение бульваров, может даже вводить читателя Беньямина в заблуждение – формировать представление о том, что для сопротивления эстетизации политики достаточно обратить ширину в узость, перспективу в кривизну, целостность во фрагментарность, чистое в грязное, высокое в низкое. Настоящее намерение Беньямина – показать незаметные, угасающие, прошедшие альтернативы, которые обитают рядом, под и внутри существующих техник и инфраструктуры.

Сложность беньяминовского предприятия заключается в том, что техника в эпоху воспроизводимости приводит к утрате ауры, к потере оригинала, а простое возвращение или ностальгия по ауре еще опаснее. Сюжеты, к которым Беньямин обращается, также расположены в прошедшем, поэтому их легко воспринять в том же ключе – как желание вернуть ауру через отдаление близкого. Для разрешения этого противоречия Беньямин и предлагает нашему вниманию техники и инфраструктуры, которые действуют реверсивным образом. Они в своем движении к утрате ауры через отдаление близкого действуют иначе: двигаясь вперед, они направляют свой взгляд в прошлое. В этом описании легко узнать важную для Беньямина картину Пауля Клее под названием «Angelus Novus»: «На ней изображен ангел, выглядящий так, словно он готовится расстаться с чем-то, на что пристально смотрит... Там, где для нас – цепочка предстоящих событий, там он видит сплошную катастрофу, непрестанно громоздящую руины над руинами и сваливающую все это к его ногам... Ветер неудержимо несет его в будущее, к которому он обращен спиной, в то время как гора обломков перед ним поднимается к небу» [15, с. 243].

Так Беньямин в своих текстах собирает и показывает нам реверсивные техники и инфраструктуры, которые прошлое делают будущим, второе – первым, утрату – открытием, а инфраструктуру – искусством. И если главным местом поиска сюжетов для Вальтера Беньямина была столица XIX века – Париж, то такую же попытку обнаружения реверсивных техник уже в столице XX века, Нью-Йорке, предпримет в 1978 году Рэм Колхас [16] в своей знаменитой книге «Нью-Йорк вне себя».

Литература

1. Гюго, В. Отверженные. – Москва : Иностранная литература, 2017. – 1100 с.
2. Беньямин, В. Учение о подобию : медиаэстетические произведения / пер. с нем. И. Болдырева и др. – Москва : РГГУ, 2012. – 287 с. (Современные гуманитарные исследования).
3. Берман, М. Все твердое растворяется в воздухе. Опыт модерности / пер. с англ. В. Федюшина, Т. Беляковой. – Москва : Горизонталь, 2020. – 384 с.
4. Laronze, G. Le baron Haussmann. – Paris : F. Alcan, 1932. – 315 p.
5. Беньямин, В. Книга пассажиров / пер. с нем. и фр. В. Котелевской, С. Фокина. – Москва : Ad Marginem, 2025. – 992 с.
6. Plechanow, G. Über die Anfänge der Lehre vom Klassenkampf // Die Neue Zeit. Stuttgart, 1903. XXI, No 1. – S. 285–289.

7. Gautier, T. Mosaïque de ruines // Paris et les Parisiens au XIX siècle : moeurs, arts et monuments / texte par MM. Alexandre Dumas, Théophile Gautier, Arsène Houssaye, ... [et al.]. – Paris : Morizot, 1856. – P. 38–39.
8. Булгакова, Е., Лидин, К. Моделирование городской инфраструктуры – этико-эстетические аспекты // Проект Байкал. – 2021. – № 70. – С. 84–89. – DOI:10.51461/projectbaikal.70.1894
9. Dulaure, J. A. Histoire physique, civile et morale de Paris depuis les premiers temps historiques jusqu'à nos jours. – Paris : Guillaume, 1821. 8 vol.
10. Claretie, J. La vie à Paris en 1895. – Paris : Bibliotheque-Charpentier, 1896. – 459 p.
11. Бодлер, Ш. Поэт современной жизни // Бодлер Ш. Об искусстве. – Москва : Искусство, 1986. – С. 283–315.
12. Haussmann, G. E. Mémoires de Baron Haussmann. – Paris : V. Havard, 1890. Vol. 2. – 530 p.
13. Engländer, S. Geschichte der französischen Arbeiter-Associationen. – Hamburg : Hoffmann u. Campe, 1864. – Bd. 2. – 450 S.
14. Nadar, F. Quand j'étais photographe / préface de L. Daudet. – Paris : E. Flammarion, 1900. – 314 p.
15. Беньямин, В. О понятии истории // Учение о подобию. Медиаэстетические произведения : Сб. статей. – Москва : РГГУ, 2012. – С. 237–253.
16. Невлютов, М. Р. Реверсивные техники манхэттенских разрезов Рэма Колхаса // Теория и история архитектуры. – 2023. – Вып. 1. – С. 90–100.

References

- Benjamin, V. (2012a). O ponyatii istorii [On the Concept of History]. In *Uchenie o podobii. Mediaesteticheskie proizvedeniya [The Doctrine of the Similar. Media-Aesthetic Writings]* (pp. 237–253). Moscow: RGGU.
- Benjamin, V. (2012b). Proizvedenie iskusstva v epokhu ego tekhnicheskoi vosproizvodimosti [The Work of Art in the Age of Its Technical Reproducibility]. In *Uchenie o podobii. Mediaesteticheskie proizvedeniya [The Doctrine of the Similar. Media-Aesthetic Writings]* (pp. 190–234). RGGU.
- Benjamin, V. (2025). *Kniga passazhei [The Arcades Project]*. Ad Marginem.
- Berman, M. (2020). *Vse tverdoe rastvoryaetsya v vozdukh. Opyt modernosti [All That Is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity]*. Gorizont.
- Bodler, Sh. (1986). Poet sovremennoi zhizni [The Painter of Modern Life]. In *Ob iskusstve [On Art]* (pp. 283–315). Iskusstvo.
- Bulgakova, E., & Lidin, K. (2021). Urban infrastructure modeling: Ethical and aesthetic aspects. *Project Baikal*, 18(70), 84–89. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1894>
- Claretie, J. (1896). *La vie à Paris en 1895 [Life in Paris in 1895]*. Bibliotheque-Charpentier.
- Dulaure, J. A. (1821). *Histoire physique, civile et morale de Paris depuis les premiers temps historiques jusqu'à nos jours [Physical, Civil and Moral History of Paris from the Earliest Times to the Present Day]* (8 vols.). Guillaume.
- Engländer, S. (1864). *Geschichte der französischen Arbeiter-Associationen [History of French Workers' Associations]* (Vol. 2). Hoffmann u. Campe.
- Gautier, T. (1856). Mosaïque de ruines [Mosaic of Ruins]. In *Paris et les Parisiens au XIX siècle : moeurs, arts et monuments* (pp. 38–39). Morizot.
- Haussmann, G. E. (1890). *Mémoires de Baron Haussmann [Memoirs of Baron Haussmann]* (Vol. 2). V. Havard.
- Hugo, V. (2017). *Otzverzhenneye [Les Misérables]*. Inostrannaya literatura.
- Laronze, G. (1932). *Le baron Haussmann*. F. Alcan.
- Nadar, F. (1900). *Quand j'étais photographe [When I Was a Photographer]*. E. Flammarion.
- Nevlyutov, M. R. (2023). Reversible techniques of Manhattan cuts by Rem Koolhaas. *Theory and History of Architecture*, (1), 90–100.
- Plechanow, G. (1903). Über die Anfänge der Lehre vom Klassenkampf [On the Origins of the Doctrine of Class Struggle]. *Die Neue Zeit*, XXI (1), 285–289.