

Наталья Кулагина

Париж Османа: желание Наполеона III или политическая необходимость?

(Работа по курсу Е.М. Болтуновой «[Власть и город: имперская топография Москвы и Санкт-Петербурга](#)»)

Между революцией 1789 года и теми изменениями в облике города, которые были предприняты бароном Османом в 1860–х гг., ось общественных идеалов большого города сместилась от самоидентификации в контексте политической мотивированности населения до экономически и социально ориентированного восприятия городской инфраструктуры. Новые технологии, такие как железные дороги и газовые лампы были теми вошедшими в жизнь Парижан удобствами, которые растущий класс буржуазии мог использовать для упрощения собственной жизни. Новые пространства Парижа, сконструированные в период указанной перестройки города, так и призывали молодых буржуа тратить деньги, поощряя тем самым расцвет экономики.

Что касается личности непосредственно самого барона Османа, существует две точки зрения на деятельность этого исторического персонажа: первая воспринимает его как воплощение разрушительной силы, уничтожившей Старый Париж, вторая же, напротив, как силы созидательной, построившей новый, прекрасный город.

Назначенный префектом департамента Сена 22 июня 1853 года, Барон Жорж Эжен Осман (1809 - 1892) был уполномочен Наполеоном III «модернизировать» Париж. Получив карт-бланш от монарха, Осман практически перекроил уличную сеть Парижа, разрушив большую часть старого Парижа для создания осей, пронизывающих столицу и открывающих прекрасные перспективы на многие монументы города. Все градостроительные работы имели под собой социальные и политические причины.

Предполагается, что Наполеон III держал в уме идею, что перестройка города абсолютно необходима не только для лучшего контроля над трафиком, стимулирования экономики, но и прежде всего, для защиты города от потенциальных революционных волнений, еще столь свежих в

памяти каждого француза. Несомненно, мысль избавиться от узких кривых улочек, которые совсем недавно позволяли безнаказанно строить баррикады в непосредственной близости от основных административных зданий не может не быть высоко оценена. Поставленная задача оказалась вполне выполнимой для Османа: старые, петляющие улочки старого города уступили место новым абсолютно прямым бульварам с многоквартирными домами, перемежающимся прекрасными огромными садами, которыми и сегодня славится Париж. В общих чертах план Османа сводился к "исправлению" исторически сложившейся планировки Парижа путем пробивки и застройки новых широких (следовательно, пригодных для набирающего силу уличного движения) магистралей, увязанных в одну систему с уже сложившейся столичной осью восток-запад. Помимо чисто градостроительных задач, план Османа преследовал особые экономические, и даже политические цели. Во-первых, занять на крупномасштабных строительных работах имевшиеся в избытке свободные рабочие руки. Во-вторых, облегчить действия полиции по контролю над центром Парижа на случай массовых народных выступлений: на широких и прямых магистралях не просто воздвигать баррикады, зато куда как сподручнее разгонять демонстрации и наводить "порядок" с помощью конницы и артиллерии. Опыт революционных боев в Париже 1848 года делал подобные соображения отнюдь не второстепенными.

Рассматривая, например, диаграмму улицы Сэн Дени, можно видеть, что новая улица по проекту Османа намного шире и прямее существовавшей на тот момент, и кроме того, нельзя не заметить, что она проходит по существовавшим на тот момент домам, жители которых, разумеется, не были обрадованы таким поворотом событий.

Вернемся к тем, кто считает Османа героем, а его деятельность благом для парижан. «Каким уродливым кажется Париж после года отсутствия. Каким потерянным чувствуешь себя в этих темных, кривых и промозглых коридорах, которые нам нравится называть парижскими улочками! Может показаться, что ты находишься в подземном мире, настолько тяжела атмосфера и глубока тьма!» - так описывал Париж Виконт Дэ Лонэ (цитата со страниц книги историка Шелли Райс «Парижские виды» (Shelley Rice, «Parisian Views»). Райс в своей книге уверяет, что большинство парижан в первой половине девятнадцатого века оценивали улицы как «грязные, многолюдные и опасные». Покрытые грязью и застроенные временными

хибарами, сырые и зловонные, наполненные признаками нищеты, отбросов, с недостаточными системами очистки и канализации... Для этих людей, Осман был тем человеком, которые произвел в городе абсолютно необходимые и своевременные улучшения.

В годы интенсивного индустриального развития Франции и в первую очередь Парижа население города росло исключительно быстрыми темпами — за одно столетие население возросло в пять раз — с 0,55 млн в 1800 году до 2,7 млн в 1901 году. В некоторых кварталах плотность населения достигла 100 000 чел на км. Город оказался не предназначен для такого большого количества жителей: сеть узких кривых улиц, плотно застроенных зданиями, затрудняла дорожное движение, а плохие санитарные условия приводили к частым вспышкам эпидемий, что, в свою очередь, привело к тому, что богатые парижане покидали город и переселялись в пригороды на север и запад, а центр столицы превращается в квартал бедняков, подверженный также и частым социальным волнениям. Для устранения подобных проблем требовалась крупная перепланировка.

Необходимость перемен назрела уже давно. Начиная с первой половины 18 века власти города задумывались о необходимости перестроить центр Парижа, а именно: облагородить набережные Сены и снести дома, построенные на мостах. Первый план по модернизации Парижа был разработан во время Французской революции в конце XVIII века. В 1794 году была основана Комиссия художников, которая занялась разработкой проекта по строительству новых широких улиц, в том числе авеню от площади Нации до Лувра, на месте нынешнего авеню Виктория.

По поручению Наполеона I в 1806 году была сооружена улица Риволи вдоль сада Тюильри, которая была затем продлена до Шатле в период Второй империи. Новая улица была более приспособлена к оживлённому уличному движению, чем проект Комиссии художников, а кроме того послужила основой для нового закона «*servitude d'alignement*», суть которого заключалась в запрете строительства новых зданий или обновления старых за чертой улицы, обозначенной администрацией города.

В конце 1830-х годов префект Рамбуто осознал проблему недостающей гигиены и перегруженности дорог перенаселённого центра Парижа. Благодаря миазматической теории возникновения болезней было решено «заставить воздух циркулировать». Толчком к этому решению стала

эпидемия холеры 1832 года, которая унесла жизни 20 000 парижан. Рамбуто был готов к претворению планов в жизнь, однако имел лишь ограниченные полномочия из-за отсутствующего закона об экспроприации имущества. Новый закон от 3 мая 1841 года был направлен на разрешение данной проблемы.

Если же говорить о негативном восприятии деятельности Османа, то необходимо отметить, что так называемая «османизация» доставила простым парижанам огромное количество проблем и беспокойства, прежде всего из-за реконструкции старых дорог и маршрутов. Историк Роберт Герберт настаивает даже на том, что именно потеря связей между людьми отображается в таких работах величайших импрессионистов того времени как например полотно Мане "Бар в Фоли-Бержер" 1882. Главное действующее лицо картины ведет беседу с мужчиной, стоящим за барной стойкой, отражение которого мы можем различить в зеркале, но выглядит абсолютно незаинтересованной. По Герберту, это показательный сюжет из парижской жизни того времени: жители разобщены, не имеют никаких связей между собой и не интересны друг другу. Разрушение Парижа как набора зданий влекло за собой разрушение Парижа как набора социальных связей.

Как бы то ни было, несмотря на общественный резонанс и протесты, мероприятия Османа существенно повлияли на планировку Парижа и заметно сказались на его общем архитектурном облике. Без малого два десятилетия потратил Осман на то, чтобы реализовать основные положения своего плана. Улица Риволи была проложена далеко на восток и достигла Сент-Антуанского предместья, тем самым было подчеркнуто значение большой градостроительной оси восток-запад и фактически завершено ее формирование. Перпендикулярно к большой оси был проложен второй диаметр север-юг, который составил из трех отрезков – бульваров Севастопольского, Страсбургского и Сан-Мишель. Образованный двумя диаметрами крест был органически дополнен системой кольцевых магистралей. Сложившееся к концу XVIII века в северной части парижского центра полукольцо обходных магистралей от площади Согласия до площади Бастилии было замкнуто на юге благодаря пробивке нового Сен-Жерменского бульвара. Наконец, по старым городским заставам прошло второе, внешнее кольцо бульваров, связавшее между собой и с центром не только окраинные районы, но и главные парижские вокзалы.

Для обеспечения движения транспорта Осман проложил широкие проспекты сквозь существующие кварталы. На месте запутанных узких улочек возникла геометрическая сеть широких, прямых и светлых авеню и бульваров. Ширина бульваров доходила до 30 м, что было удивительно для парижан.

Площадь Звезды приняла при бароне Османе свой окончательный вид — от нее лучами расходятся 12 проспектов, названных в честь маршалов Франции или в честь побед, одержанных французскими войсками.

Если добавить, что вновь пробитые магистрали были практически заново обстроены многоэтажными домами с характерными парижскими мансардами, то станет ясно, что в результате "хирургического вмешательства" Османа Париж в его центральной части сильно изменился, получил тот облик, который в целом сохраняется и в наше время.

Нельзя не упомянуть о том, насколько жесткой критике подверглись и те траты, которая вынуждена была нести государственная казна в связи с таким масштабным проектом. Пятого июля 1870 года, Наполеон III освободил Барона Османа от занимаемой должности, пытаясь таким образом хотя бы частично завоевать пошатнувшееся доверие населения и избавиться от ненавидимого всеми чиновника.

Список источников:

1. "Architecture in the Era of Napoleon III" Emily Kirkman, 2007
www.lilithgallery.com
2. "Haussmann and Haussmanisation: The Legacy for Paris." French Historical Studies, no 1, 2004
3. "Как перестроить большой город: рецепты господина Оссмана" Юлия Парамонова, Российское Экспертное обозрение №4 2007
4. "Haussmann, Paris réussit ?" Olivier Bailly, 2009
<http://www.agoravox.fr/culture-loisirs>