

УДК 72.01

Кирсанова Лидия Игнатьевна

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Малкова Наталья Юрьевна

*Дальневосточный федеральный университет
Владивосток, Россия*

Антропологическая прогулка по улицам города: ритмы города и сингулярности (на примере г. Владивостока)

В статье рассматриваются своеобразные правила пребывания в пространстве города Владивостока – остановки, линиях передвижения городского транспорта, пешеходных переходах, которые во многом обусловлены непреднамеренной самоорганизацией или сингулярностью, позволяющей ускользать от вертикали власти.

Ключевые слова и словосочетания: *жизненный мир, ритмы города, сингулярность, «опыт» города.*

Тема антропологической прогулки по улицам города предполагает рассмотрение ряда вопросов: о специфике улицы как городского пространства, об антропологических доминантах, архетипах, мифологии улиц вообще, т.е. о самоощущении человека в данном пространстве.

Улицы российских городов, а тем более Европы, несут на себе печать давней, римской и средневековой истории, а также новой и новейшей истории советского градостроительства. В старой части многих европейских городов, например Вены, в центре города используются остатки римской дороги, выдолбленной глубоко в грунте, замощенной булыжником и прекрасно сохранившейся до наших дней. Эти дороги по-немецки называются «кюнг» или королевскими. Римские времена давно прошли, средневековая Европа не планировала улиц как римляне. Хорошими и относительно продуманными были дороги вдоль набережных (в Париже, Бергене, Петербурге и др.). Каменные, а в Санкт-Петербурге гранитные, набережные способствовали морской и речной торговле, а также сравнительно рано стали местом прогулок горожан, потому что они освещались, имели полицейских для охраны и потому были безопасны. Неудивительно, что во всех морских портовых городах, в том числе и во

Владивостоке, именно городские набережные являются местом отдыха, беспечного фланирования, необязательных знакомств и т.п.

Вдали от рек и каналов, от морского берега дороги были грязными и запущенными, их долго очищали после строительного мусора. Они были непригодны для транспорта, опасными для одиноких прогулок, являлись местом сборища уличных шаяк подростков и хулиганов. Многие улочки вовсе были непроходимыми, заканчивались тупиком и стали тем, что мы называем дворами. Средневековых улочек европейских городов впоследствии весьма серьезно коснулась мифологизация. Немецкий философ В. Беньямин отметил значение мифологии средневековых улочек: беспорядочная конфигурация, их узкие проходы, тупики, лабиринтность и прочее и до сих пор создают своеобразие старой части многих европейских столиц (например, Праги). Российскому гражданину окраинной части Империи, а Владивосток – это пограничная крепость-порт, трудно понять, почему средневековые улочки такие узкие, а дома лепятся к краю улицы, буквально выступают из нее. Разница заключается в застройщике-собственнике: в одном случае – это частный владелец, в другом – государство, а тем более – Империя российская. Застройщик-собственник имел право застраивать землю так, как он сочтет необходимым для торговли, хранения товаров, обустроить входы и выходы согласно своему вкусу или прихоти. Владивосток в постсоветское время вполне познакомился с вкусовыми предпочтениями местных нуворишей на сопке Буссе, на полуострове Эгершельде и др. Когда не существует административного или религиозного надзора, чтобы принудить застройщика-собственника придать зданию другой вид или форму, изменить расположение, ограничить властные амбиции владельца или противостоять их вычурному или откровенно плохому вкусу, результаты получаются нелепыми, на многие годы уродуют город и его улицы.

Итак, средневековая улица – это лабиринт кривых, крохотных улочек, тупиков и дворов, с маленькими площадями без зданий, имеющих какую бы то ни было широкую перспективу: вид на море, реку, канал и т.п. Подобный тип застройки домов и улиц сохранился в районе ул. Фокина, магазина «Зеленых кирпичиков», частично – на Фуникулере, что служит предметом вдохновения и мифологизации для приморского художника Некрасова, чьи картины и изготовленные на их основе календари пользуются большой популярностью у владивостокцев.

Тем более разительно отличались от подобной застройки административные (Ратуша) и церковные (Соборы, Храмы) здания, не вписанные в улицу, стоящие как бы особняком, имеющие перспективу, они видны из любой части города и служат прекрасным ориентиром для путешественника или гостя. Сегодня к их типу примыкают торговые дома и банки, стремящиеся к конструкции небоскребов. В одних случаях – государство

и церковь, в другом – деньги служат целям удовлетворения властных амбиций, поддержкой нарциссического самолюбования поименованных субъектов. В любом случае улицы и здания носят отпечаток агрессивного самоутверждения собственника, являются демонстрацией права (произвола) власти. Например, Санкт-Петербург создавался с «нуля», без всякой истории, изначально позиционировал себя как имперский, вышел исключительно из «головы» одного человека – государя, именно его властные амбиции отразились в планировании проспектов, площадей, улиц. Иные города формировались как военные крепости – Кенигсберг, Владивосток, Брест и др. В сознании жителей устойчиво сформировались такие понятия, как «крепость», «ворота», «защитный барьер», «бастион», «городская сигнальная пушка», подобная мифология характеризовала застройщика-государство, призванного защитить горожан от нападения неприятеля. Это тоже миф: крепость никогда не была под осадой. Городская прогулка по бастионам и батареям Владивостокской крепости и о. Русский стала центром паломничества отечественных и иностранных туристов.

Кроме «военного», «вооруженного» взгляда на городской ландшафт в советское время отчетливо сформировался властный центр на пересечении двух проспектов – ул. Светланской и Океанского проспекта, ныне освобожденного от транспортных потоков, которые «обтекают» так называемый «Белый дом», губернаторский особняк, и скапливаются в автомобильных «пробках» перед зданием «мэрии», как на западный манер именуют дом градоначальника. Светланская была чуть расширена и спрямлена, а проспект сразу был пробит как магистральный.

В административных и жилых зданиях и улицах советского периода отражены черты определенных принципов планирования, стандарты формирования поселенческих кластеров, сходные материалы (кирпич, позже – бетон, стекло), похожую на всей территории страны организацию общественного и «приватного» пространства, служащую целям унификации «коммунальной» телесности и принудительной публичности. В результате смещения и складчатости исторических слоев возникла «гетерономия репрезентации» эпохи, времени в сознании людей, наследующих от своей истории.

От средневекового же города сохранилась традиция строить дома с витринами на первых этажах. Благодаря своевременному новшеству в архитектуре окна заполучили деревянные ставни, которые в сложном виде служили прилавками. Подобного рода торговля сохранилась в Истрии (район Хорватии, до 1946 г. бывший частью Италии), в городках Ровине и Врсаре, где с аналогичных прилавков домовладельцы продают смокву (инжир), сливу, черешню и ягоды из своего сада. Эти своеобразные «экономические зоны» не облагаются налогом. Ставни-витрины оставались освещенными поздно вечером и рано утром, так что городской

житель, спешащий на работу, мог обозреть выставленные в витрине товары, рассчитать покупку, а городской фланер-дилетант получил прекрасную возможность получить удовольствие от созерцания, чем развлекаются современные туристы во всем мире. От Средневековья мы также унаследовали разрешение сплевывать на улице, грызть семечки, жевать нехитрую снедь. Подобно нынешним гашишу и кокаину современных городов крепленое вино, а позже и пиво составляли основу наркотической культуры Средневековья, пьянство процветало в винных погребках и лавках. Поскольку их размеры редко бывали обширными, винопитие и доедание естественно выкатывалось на прилегающую улочку и дальше, что нам пришлось наблюдать в чешском Крумлове. Пили вино как в центре городков, так и на сельских его окраинах, а достигнув определенного «градуса», зверски буйствовали и затевали поножовщину. Следовательно, архетипически за улицей закрепилось представление об опасности, связанной с проявлением импульсивной агрессии, начиная от словесной брани и заканчивая рукоприкладством. Полиция, военные патрули, городские дружинники нередко разнимали уличные драки и провожали домой припозднившихся граждан (констебли в Лондоне были обязаны сопровождать дам до особняка согласно должностной инструкции). Словесное насилие: брань, ругань, угрозы расправы и прочее, были неотъемлемой частью кабака и улицы, служили средством эмоциональной разрядки, снятия напряжения после зверского трудового дня. Элементы этой культуры сохранились вокруг пивных ларьков, которые питерцы называли «чепки» и где стоять в очереди женщинам категорически запрещалось. Нецензурная брань была неотъемлемой частью пивного застолья, нарушать ритуал не разрешали, а потому пространство было исключительно мужским, которое лишь изредка «разбавляли» пьющие и опустившиеся бабы, которых к «приличным» не относили. В портовых городах, где мужчины «всегда в море», женщины давно стали полноправными потребителями наркотической культуры – вина, водки, сигарет.

Постепенно реальность городов превратилась в мегареальность, в гетерономное пространство идентификации и самоидентификации, в мифологическое и символическое место.

С момента открытия И. Кантом символической реальности, отличной от природной, и признания того факта, что человек как культурное существо пребывает в двух плоскостях «феноменального» и «ноуменального» мира, гуманитаристика каждый раз вынуждена сама для себя отвечать на вопрос о том, каким способом исследовать эту реальность и как описать субъективный опыт человека.

Так, например, в контексте постмодернистских установок человеческая реальность трактуется как диалог и действие, в результате чего научное исследование начинается с восстановления базового переживания

мира (М. Мерло-Понти), получение его непредвзятого описания, а взгляд ученого обращен к повседневному жизненному миру (Lebenswelt).

В рамках данной теоретической установки элементы и явления культуры рассматриваются не как объекты, а как феномены, наделенные личностно-смысловым содержанием, а исследовательский интерес вызывают «повседневная практика и повторяющиеся феноменологические образцы» [1].

В этой связи наблюдается новый виток интереса к осмыслению города как среды существования современного человека. Идея осмысления города как феномена ставит перед исследователем целый ряд методологических проблем: как выявить и описать «неосознаваемое» горожанином? Чем отличается один город от другого? Почему, находясь в разных городах, каждый из нас получает непохожее одно на другое переживание или ощущение города? Всегда ли это проживание связано с тем или иным его географическим положением, особенностями ландшафта?

Свое понимание города как жизненного пространства в статье «Внятность повседневного города» предложили Э. Амин и В. Трифт [1]. Город исследователи рассматривают, в первую очередь, как институализированную практику, систематизированную сеть повседневной городской среды, определенность которой задается посредством различных техник регулирования. Город, таким образом, состоит из потенциальных и действительных сущностей, соединений, совместностей, за которыми не следует искать ничего «более реального» [1], поскольку каждый город предлагает свой определенный опыт, данный в постоянных точках обыденного сознания, танцев-жестов, соматические коммуникации, ментальные процессы состоят из рефлексов и автоматизмов, формирующих «бессознательное» города, то в этом контексте значимой становится тема городских ритмов.

Городские ритмы, понимаемые как координаты (правила дорожного движения, время работы магазинов), по которым его обитатели и приезжие упорядочивают и оформляют свой опыт города, собственно, и позволяют знать город [5. С. 50], тесно связаны с категориями жизненного мира: день/ночь, утро/вечер, будни/праздники.

Если спросить гостя города о том, какое впечатление оставил о себе Владивосток, то чаще всего можно услышать, что это очень своеобразный город. Или: «Ну и город! Ну и город! Как в нем ходить?», «Автобусы в нем ездят, как хотят» и др.

Наша задача состоит в том, чтобы вывить это своеобразие через правила пребывания в определенных городских местах, в данном случае – это остановки и линии передвижения городского транспорта, пешеходные переходы.

Общественный транспорт во Владивостоке представлен развитой сетью городских и пригородных автобусных маршрутов, такой вид транс-

порта, как трамвай, в городе переживает не лучшие времена, многие маршруты навсегда отменены, рельсы демонтированы [9].

Кроме того, Владивосток относят к троллейбусным городам России, хотя некоторые маршруты на сегодняшний день временно не работают, например маршрут Фуникулер – завод «Варяг» [14]. Действует также единственный сохранившийся в России вид городского транспорта – фуникулер [11].

В контексте ритмов города нас будут интересовать автобусные маршруты, поскольку во Владивостоке 95% пассажирских перевозок осуществляется именно коммерческими автобусами [3], с чем, как мы полагаем, связаны целый ряд особенностей танцев-жестов¹.

Поведение пассажиров на остановках, как и в автобусах, во многом зависит от маршрута, хотя многие отмечают за последнее время положительную динамику – трансформацию поведения от «дикого» к все более «цивилизованному». Его «стиль» зависит от того, насколько часто ходят автобусы по тому или иному маршруту, будний это день или выходной, а также от времени суток и погодных условий. Так, например, чтобы в рабочий день в утренние часы (с восьми и до десяти утра) добраться из центра в район Эгершельд приходится брать автобус «штурмом» – главное влезть. Или в зимнее время вечером, после девяти, с одной из узловых остановок «площадь Семеновская» не выбраться, поскольку нет автобусов, соответственно, нет и пассажиров. Коммерческий транспорт ходит очень редко рано утром и поздно вечером, а многие (особенно маршрутки «плохо» ходят по выходным), поскольку из-за малого количества пассажиров рейсы не выгодны.

По этой же причине отошедший от остановки автобус, опоздавший пассажир может остановить взмахом руки (хотя, если таких пассажиров больше чем три и они, следуя друг за другом, задерживают рейс, это может вызвать недовольство) при посадке обязательно поблагодарит водителя и спокойно расположится в салоне.

Маршрут рейсовых автобусов Владивостока совпадает с центральной автострадой города, на протяжении всего его следования необходимая информация кодифицирована, вынесена в визуальные знаки, текстовые и устные сообщения, чего нельзя сказать о «маршрутках».

Так, например, на остановке «Площадь Семеновская», с которой отходит основная часть транспорта в район «Вторая речка», отправляется

¹ Обновление парка муниципальных автобусов произошел только в конце 2011 г., и их выход сразу сказался на городских ритмах. Это именно те немногочисленные автобусы (например, маршрут № 98^а), совершающие рейсы не только рано утром и поздно вечером, но и в выходные и праздничные дни.

также несколько «маршруток»: «Толстого» – №38, «Третья рабочая» – №68 и «Шилкинская» – №86. Места отправления маршрутов № 38, 68 и 86, расположенные друг от друга на расстоянии 2 – 3-х метров, не имеют знаков-указателей, определяются условно, поэтому пассажиры, для того чтобы избежать недоразумения, обычно уточняют, на какой маршрут стоит очередь.

Особенность маршрутного такси состоит в том, что этот вид транспорта связывает основную автостраду со «спальными» районами города, куда не ходят рейсовые автобусы. По таким маршрутам в основном «бегают» небольшие микроавтобусы, иногда вместимостью 14 человек (12 мест в салоне, 2 – рядом с водителем). Предприимчивые водители добавляют еще ряд мест «на колесе», иногда, когда нет сиденья, пассажиры садятся на корточки. Такая ситуация характерна в основном для утренних часов или позднего вечера, когда всем надо ехать, особенно если маршрутка последняя. Стараются влезть все, хотя такого рода поведение может вызвать возмущение у пассажиров, поскольку безопасность следования находится под угрозой. Обычно такие замечания и водитель, и влезшие пассажиры предпочитают оставить без внимания: одним нужно ехать, другим зарабатывать деньги.

В отличие от маршрутов рейсовых автобусов на пути следования «маршрутки» не всегда можно встретить знаки-указатели, поскольку в кодифицированном виде представлена небольшая часть информации, которая в основном содержится в контексте как определенная договоренность между водителем и пассажирами. Поэтому чтобы сесть/выйти на той или иной остановке или просто в нужном месте, необходимо обратиться с просьбой к водителю. Хотя в последний год или полтора власть запрещает останавливаться там, где удобно пассажирам, но, если на официальной остановке нет выходящих, маршрутное такси/автобус поедет дальше.

Может появиться также «плавающая» остановка. Например, на остановке «Фуникулер» маршрутки могут останавливаться как на официальной остановке, так и не доезжая до нее, в зависимости от часа пик. Следовательно, пассажиры, для того чтобы сесть, вынуждены совершать перебежки.

Следует отметить, что маршрутка – это транспорт, на посадку в который пассажиры занимают очередь.

Правило соблюдения очереди опять-таки не является «железным», оно также ситуативно регулируется. По мере продвижения очереди никто не знает, кому какое достанется место, но человек как стоявший в очереди оставляет за собой право получить удобный для себя вариант. Вследствие этого «неудобное» место очередник иногда уступает только что подошедшему. Такое поведение не вызывает никакого недовольства

у стоящих сзади и уступивших инициативу пассажиров. В том случае, если пассажир согласен ехать стоя, может это сделать вне очереди, никто даже не будет возмущаться.

Правило очереди между конечными остановками перестает «работать», садится в маршрутку тот, кто успел, возмущаться пришедшему ранее нет смысла, так как, несмотря на вопиющую несправедливость, недовольного никто не поддержит, а водитель себя в таких случаях ведет отстраненно. Все предпочитают сделать вид, что это никого не касается, хотя завтра в этой ситуации может оказаться любой – значит надо быть шустрее.

Таким образом, правило очереди возникает только в определенных местах. Чаще всего это зоны с повышенной угрозой возникновения сколки, на конечных остановках люди стоят в очереди, чтобы «сесть», а не стоять.

«Нормальной» для города является ситуация, когда пешеходы переходят дорогу не по зебре, а там, где можно договориться перейти с водителем: знаком одобрения в данном случае является его согласный кивок или мигание фар. Свое поведение обычно пешеходы объясняют так: «Обходить далеко»; «Устал»; «Просто иду». Вместе с тем, согласно опросу, пешеходы полагают, что во Владивостоке живут самые добрые автолюбители: «Всегда пропускают». В последнее время власти начинают это учитывать, вводя в непредусмотренных местах пешеходные переходы, например, на ул. Гоголя пешеходный переход между зданием фирмы «Ливония» и ВГУЭС и поворот на компанию «В-Лазер» сервисный центр. Тем самым броуновское движение пешеходов-нарушителей на всем отрезке дороги сократилось, и было обеспечено безопасное передвижение.

В то же время есть места, где можно долго стоять на «зебре», так как ни один водитель не пропускает, колонна машин может остановиться только в том случае, если отчаявшийся пешеход просто бросается под колеса едущих машин.

Возможна еще и иная ситуация. Для сокращения в центре города пробок властью было введено одностороннее движение. Регулировщики, вызывавшие обычно раздражение, так как все полагали, что именно они создают пробки, были заменены светофорами. Поэтому на пешеходном переходе приходится долго стоять. Это не нравится. Если пешеходов набирается слишком много (более двадцати человек), они могут совершенно спокойно перейти дорогу, игнорируя указание на красный свет, а автомобилисты вынуждены останавливаться под натиском массы.

Таким образом, описанные единичные пассажирские потоки можно расценивать как микромножественность, сингулярность или ненамеренную самоорганизацию, позволяющие ускользать от вертикали власти и формирующие в пространстве города островки договора.

Так, водители коммерческого транспорта руководствуются выгодой, главное – не терпеть убытки. Пассажиры и пешеходы – возможность про-

скочить определенные точки, как можно меньше затратив усилий. Продуктивными оказываются ситуации, когда власть вычисляет места сингулярности, организуя их. Указанные особенности порождают специфические городские ритмы, характерные именно для г. Владивостока.

1. Амин Э. Внятность повседневного города / Э. Амин, Н. Трифт // Логос. – 2002. – №3 – 4 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://magazines.russ.ru//dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/> (дата обращения 18.11.2011).
2. Бергсон А. Введение в метафизику. 1902 / А. Бергсон // Достоверность и доказательность в исследованиях по теории и истории культуры: сб. стат. Кн. I. – М.: РГГУ, 2002. – С. 41 – 83.
3. Владивостокский автобус [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dictionary.sensagent.com/владивостокский+автобус/ru-ru/> (дата обращения 21.01.2012).
4. Делез Ж. Анти – Эдип: Капитализм и шизофрения / Ж. Делез. – Екатеринбург: У-Фактория, 2008.
5. Запорожец О. Хореография беспокойства в транзитных местах: к вопросу о новом понимании визуальности / О. Запорожец, Е. Лавринец // Визуальная антропология: городские карты памяти. – М., 2009. – С. 45 – 66.
6. Квале С. Исследовательское интервью / С. Квале. – М.: Смысл, 2009.
7. Линч К. Образ города / К. Линч. – М.: Стройиздат, 1982. – 328 с.
8. Мерло-Понти М. Феноменология восприятия / М. Мерло-Понти. – СПб., 1999.
9. Необычный трамвай вышел на улицы Владивостока [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://newslines25.ru/transport/neobychnyj-tramvaj-vyshel-na-ulicy-vladivostoka/> (дата обращения 21.01.2012).
10. Покровский Н.Е. Умение видеть и искусство понимать / Н.Е. Покровский, П. Штомпка // Визуальная социология. Фотография как метод исследования. – М.: Логос, 2007.
11. Фуникулер во Владивостоке [Электронный ресурс]. Режим доступа: puteshestvenniki.ru/story/id/4805 (дата обращения 21.01.2012).
12. Семенова В. Картирование городского пространства: основные подходы к визуальному анализу / В. Семенова // Визуальная антропология: городские карты памяти. – М., 2009. – С. 67 – 81.
13. Сорокина Н. Субъективные маршруты: когнитивные карты транспортных путей современных горожан / Н. Сорокина // Визуальная антропология: городские карты памяти. – М., 2009. – С. 82 – 96.
14. Троллейбусные города России [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://trollcity.narod.ru/city/vla.htm> (дата обращения 21.01.2012).