

Внутренние границы в пространстве потоков

Замедление потоков и создание границ дает ощущение безопасности: примерно тем же целям служила в Средние века топология внутреннего европейского города | **СТАНИСЛАВ ЛЬВОВСКИЙ**

Не далее как два года назад я посещал офис довольно известной медиагруппы, расположенный, как это сравнительно часто бывает в нынешней Москве, на территории бывшего завода и подвергнутый (с относительным, признаться, успехом) *джентрификации*. В нашем случае это означает, что на территорию пустили некоторое количество бизнесов, в разной степени соответствующих представлениям владельцев земли о «креативности», «новой экономике», «постиндустриальной эпохе» и прочих вещах в этом роде.

Разумеется, при входе на джентрифицированную территорию мне первым делом понадобился паспорт. Сначала я показал его в проходной, расположенной на границе территории завода и остального города, отстояв очередь к первому окошку. В окошке паспорт отсканировали. Потом я перешел ко второму окошку — точнее, к следующей очереди. «Второе окошко» здесь — буквальное выражение. В помещении охраны — две комнаты одного помещения, расположенные одна за другой. Расстояние между окошками составляет не более полуметра. Во второе окошко я сдал пропуск, полученный мною после сканирования паспорта два метра назад, в первом.

АВТОР БЛАГОДАРИТ ИЛЬЮ КУКУЛИНА ЗА ПОМОЩЬ В РАБОТЕ НАД СТАТЬЕЙ

Свободным человеком я вышел на территорию завода и, вдохнув морозный воздух полной грудью, направился к офису медиагруппы. Взшел на его крыльцо, после чего был окликнут — правильно, охранником:

— А куда вам?

— Туда-то, — отвечаю, — по такому-то делу.

— Паспорт! — строго говорит охранник.

— Так я же, — говорю, — только что это...

первое окошко... второе окошко... Целых два метра уже отстоял собственноручно.

— Паспорт! — настаивает охранник.

— Да я уже...

— То их охрана, а то — наша, — сообщил на это охранник не без некоторой назидательности в голосе.

В медиагруппе сканера нет, просто в амбарную книгу записывают данные паспорта. И кому-то звонят наверх. Кому — не знаю. Может быть, там тоже записали номер моего паспорта в еще одну амбарную книгу. Или не в амбарную. И вообще не в книгу. В Союзе Мьянма (так уже довольно давно именуется бывшая Бирма) за три недели июля 2002 года номер моего паспорта записали в разные амбарные книги никак не менее тридцати раз, — а скорее что и больше.

Этот анекдотический случай из реальной жизни приведен здесь не столько

для развлечения читателя, сколько для иллюстрации того, о чем автор собирается говорить дальше. Речь пойдет о континентальности и дискретности московского городского пространства, о его границах — в основном внутренних — и о точках перехода, своего рода контрольно-пропускных пунктах, КПП. Сразу следует оговориться, что этот разговор — не о концепции «компактного города», характеризующегося смешанным использованием территорий и высокой связностью, которую обеспечивает развитая сеть общественного транс-

* * *

Внутренние границы присущи, разумеется, любому городу. Они могут быть обозначены более или менее явным образом, совпадать или не совпадать с более или менее произвольным административным делением (*top down*) или с границами, обозначенными на индивидуальных когнитивных картах людей, которые этот город населяют (*bottom up*)².

В Москве с ее все еще сравнительно невысоким — если исключить из рассмотрения «новую субурбию», — хотя и повышающимся

“От перемещения административного центра в «Новую Москву» было решено отказаться. Теперь речь идет о повышении роли географического центра города”.

порта. Идея эта, впервые обстоятельно сформулированная в самом начале 1970-х Джорджем Данцигом и Томасом Саати¹ и только-только добравшаяся до Москвы (об этом в последние несколько лет много говорят в профильных собраниях), представляется мне довольно важной, особенно в социальном аспекте. Однако она имеет скорее прагматическую, операциональную ценность. Я же хотел бы взглянуть на Москву как на совокупность уже имеющихся пространств, границ между ними и потоков, которые существуют одновременно с этими пространствами и границами, так или иначе с ними взаимодействуя. Кроме того, я полагаю, что вид на эту машину с условной высоты птичьего полета сообщит нам меньше, чем более подвижный — то приближающийся, то удаляющийся — взгляд. Так что придется представить себе, что мы не заняты аэрофотосъемкой с постоянной высоты, а, напротив, все время меняем масштаб, то есть смотрим действительно глазами птицы. Городского голубя, например.

уровнем социальной сегрегации и чрезвычайно низким по сравнению со многими мировыми столицами уровнем сегрегации этнической, границы собственно территориальные, аналог границ регионов внутри государства, выражены довольно слабо и все еще являются подвижными, находятся в постоянном процессе разрыва-зарастания. Другие границы — разделяющие малые сообщества и малые пространства — вход в метро, пешеходный переход, вход в магазин или подъезд — выражены весьма четко, но остаются при этом часто незамеченными и неконцептуализированными³.

В 2013 году, вероятно, нет особого смысла отводить много места под аргументы в пользу приоритетного рассмотрения не статичных пространств (*space of places*), но пронизывающих эти пространства потоков (*space of flows*). Как пишет Мануэль Кастельс, которому принадлежат эти термины, «нет такой теории пространства, которая не являлась бы интегральной частью более общей социальной теории»⁴. Далее он говорит о том, что хотя пространство не является статичным вме-

стилищем общественных процессов, оно не является и их манифестацией, но формирует эти процессы в той же степени, что и формируется ими.

Подходы, сфокусированные на *space of flows* и динамике потоков, в современной теоретической урбанистике разработаны сравнительно подробно — насколько это возможно для такой молодой дисциплины. Отдельные части этой теории находят вполне прагматическое применение. Однако в целом, особенно в последнее время, теоретики сосредоточены скорее на размывании и вообще на феномене внешних границ города, на проблематизации границ (и понятия) города как такового. Внутренние границы исследованы меньше, поскольку для городского планирования их практическое значение не так велико — разумеется, если речь не идет об этнических/социальных гетто или о городах, где ясно выражена граница между старой и новой частями, как, скажем, в Шанхае. Последнему посвящена, например, работа Деяны Иосифовой⁵, демонстрирующая некоторые возможные в этой связи подходы — правда, для очень специфического случая одновременной миграции в одну из частей города населения из сельской местности и из других районов того же Шанхая. Одним из примеров еще более прагматически ориентированного исследования может служить работа Баса Спирингса⁶, подробно рассматривающая (из широкой перспективы нынешнего состояния понятия границ внутри ЕС) план переустройства нидерландского города Энсхеде, целью которого было увеличение прозрачности внутригородских границ и «рассыпание» существующего городского центра — в экономическом и социальном смысле.

Применительно к Москве, как уже было сказано выше, обсуждение социальных или этнических гетто, а также проектов переустройства города в направлении большей

изотропности представляется пока не слишком актуальным. От намечавшегося было перемещения административного центра в «Новую Москву», — сначала полного, а затем частичного — было окончательно решено отказаться в середине октября 2012 года⁷. Вместо этого теперь речь идет о еще большем повышении роли географического центра города — а именно о постройке «правительственного квартала» возле Кремля, который будто бы уменьшит пробки.

Мне, однако, представляется, что микрограницы Москвы, пролегающие даже не на уровне районов и микрорайонов, а еще ниже — там, где один двор переходит в другой, а территория, прилегающая к зданию, — в само здание, определяют повседневную жизнь города ничуть не в меньшей, а возможно, и в большей степени, чем границы, отделяющие Гарлем от собственно Манхэттена или новые кварталы Шанхая от старых. (В соответствии с постулатом Кастельса, эти границы одновременно являются манифестацией повседневной жизни.)

Пребывание таких границ в относительно «слепой» зоне само по себе представляет отдельный интерес, однако здесь мы хотим только зафиксировать их реальность — и реальность именно как границ: то есть как инструментов контроля, управления и в известном смысле проектирования.

Этот текст — не про урбанистику, специалистом в которой автор ни в какой степени не является. Это скромная попытка прочесть хотя бы часть того, что написано мелким шрифтом на полях московского городского пространства.

Манифестация власти и контроль над потоками

Современная теория часто описывает современный мир как глобальный, лишенный границ, пронизываемый сетями и потоками, вообще *детерриториализованный*, в котором

пространство «схлопывается» за счет передвижения информации и капитала по каналам, обеспечивающим передачу практически со скоростью света⁸. Сообщества также детерриториализованы: социальные медиа позволяют быстро объединяться в различных целях (от политических до обсуждения картинок с котиками) людям, географически разделенным десятками тысяч километров и говорящим на разных языках⁹. Этот мир, впервые, как принято считать, описанный Жилем Делёзом и Феликсом Гваттари в «Анти-Эдипе», а впоследствии —

может быть описана вся человеческая история, — однако современные сети изменили и функции традиционных территорий, и уровень проницаемости границ, не отменив ни первых, ни вторых.

Современное представление о границах рассматривает их как особые территории, которые имеют множественную природу, — служат для разделения в той же степени, как и для коммуникации, не являются линиями как таковыми, но скорее особыми областями с собственными социальными и антропологическими практиками.

“Граница между Центром и периферией в виде Садового кольца складывалась очень долго и приняла вид, близкий к нынешнему, только в шестидесятых годах”.

например, Кастельсом, Яном Артом Шолте, Энтони Гидденсом и Ульрихом Бекон, разумеется, существует. Однако существует и понимание того (особенно усилившееся в последнее десятилетие, на фоне снижения эйфории от третьей волны демократизации и «разрушения Берлинской стены»¹⁰), что утопическое представление о глобализованном, прозрачном пространстве нуждается в проблематизации, — хотя бы потому, что глобализация сама по себе неравномерно структурирована в пространстве (о последнем обстоятельстве как таковом исследователи, впрочем, пишут с середины 1980-х¹¹). Дейвид Ньюман справедливо отмечает, что «не может существовать никакой формы политической власти или социального контроля, которая была бы целиком оторвана от некоторой разновидности территориального обособления»¹², и предлагает, вслед за Делёзом и Гваттари, вместо детерриториализации говорить о «ретерриториализации», то есть о постоянном процессе учреждения, изменения и переучреждения границ. Он, впрочем, оговаривается, что так

Отметим только еще одно крайне важное для этой статьи замечание Ньюмана, о том, что хотя публичный дискурс имеет тенденцию фокусироваться на таких вещах, как «демаркация национальных границ или отношения соседствующих государств, большинство людей в первую очередь ощущают воздействие на локальном или микроуровне»¹³. Ньюман говорит здесь об этнополитических конфликтах, но представляется, что это так же верно и для повседневной жизни. Разумеется, подвижные границы микро-территорий города существенно более проницаемы — по крайней мере, в Москве, — чем границы более высокого уровня. Однако это не мешает использовать их так, как границы и используются обычно в пространстве потоков: «ворота города, взимаемые им поборы и налоги, и налоги — это барьеры, фильтры против текучих масс, против силы проникающих, мигрирующих групп»¹⁴. Речь не обязательно должна идти о таможенных и КПП как таковых. Функция, описываемая Полем Вирильо, более универсальна и при- суща границам на всех уровнях снизу доверху.

При движении по шкале вниз — от границ государств к границам двора, контроль видоизменяется, меняются субъекты и объекты контроля — однако цель, заключающаяся в *ограничении*, остается инвариантом. Граница — одновременно знак и инструмент контроля. Важно заметить, что вектор такого контроля в том, что касается внутригородских границ, вовсе не обязательно направлен «сверху вниз». Границы точно так же служат целям горизонтального контроля (как границы государств). Кроме того, они позволяют обществу или отдельным гражданам — до известной и не слишком большой степени — контролировать действия властей. «Власти» я буду дальше обозначать словом «администрация», имеющим меньше посторонних коннотаций.

Разрыв и соединение

Отвлечемся, как и было обещано, от теории и посмотрим на Москву. Сначала со сравнительно большой высоты. Разумеется, прежде всего мы замечаем концентрическую структуру¹⁵ города, распространяющегося как капля краски по салфетке: неравномерно, но, разумеется, от Центра к Окраине — сохранилась она с тех пор, когда на месте первых двух внутренних колец находились фортификационные сооружения.

В наследство от советского периода Москве досталось сравнительно однородное, по сравнению со многими мировыми мегаполисами, пространство. Но пространство — не социальная структура. В отношении эволюции последней существует некоторое количество исторических исследований, — например, достаточно подробная для наших целей работа Ольги Трущенко «Престиж Центра: Городская социальная сегрегация в Москве». Из нее, в частности, следует, что социальная сегрегация, имевшая место до Октябрьской революции, не исчезла и после нее. Например, даже в 1923 году «после

радикального жилищного передела, а именно после экспроприации в 1918–1920 годах крупных домов, после так называемого уплотнения квартир буржуазии и переселения туда рабочих с семьями из коечно-каморочных квартир и подвалов, концентрация рабочих в пределах Садового кольца тем не менее оставалась минимальной, а присутствие в том же ограниченном пространстве руководящих работников только что народившегося советского партийно-государственного аппарата было уже максимальным»¹⁶. Так далеко в историю мы, однако, углубляться не станем, но вспомним, что круговое движение по Садовому кольцу было замкнуто в начале шестидесятых годов. В начале же семидесятых, как пишет Трущенко, проявились «признаки того, что по своему престижу Центр опережает остальные места привилегированного расселения»¹⁷. Садовое кольцо как граница Центра было зафиксировано Генпланом 1971 года, где, кажется, впервые встречается словосочетание «городской центр, сложившийся в пределах Садового кольца»¹⁸.

Граница между Центром и периферией в виде Садового кольца, таким образом, складывалась очень долго и приняла вид, близкий к нынешнему, только в шестидесятых годах прошлого века. Трущенко очень убедительно и детально демонстрирует, что именно в пределах Кольца (и особенно на западе) была сконцентрирована и административная элита, и работники сервисных отраслей — журналисты и члены творческих союзов. В этом смысле Генплан 1971 года выглядит по-советски уклончивым, но все же юридическим закреплением особого статуса этой территории. Применительно к нашему сюжету важно, что Садовое кольцо, в отличие от Бульварного, образует границу не просто зримую, но и ощутимую: оно действительно *затрудняет* переход из Центра на периферию и обратно. Разумеется, имеет место не отсечение, но именно затруднение — пешеходный

переход часто расположен так, что для того, чтобы попасть в нужное место *на другой стороне*, приходится делать существенный крюк. Переходы (наземные и подземные) — отдельная тема, к которой мы еще вернемся, — однако здесь достаточно заметить, что в смысле пространственном они представляют собой сужения, *снижающие скорость* человеческих потоков и повышающие, за счет уплотнения, их вязкость. Речь здесь идет по большей части о пешеходе: Садовое и Бульварное кольца автомобилист в большинстве случаев пересекает без больших затруднений.

“Центр рассечен естественной границей реки, которую городское пространство не стремится интегрировать, но, напротив, превращает в подлинную полосу отчуждения”.

Не будем останавливаться на этом подробно, однако Третье транспортное кольцо (ТТК) затрудняет перемещения пешеходов по оси Центр—Периферия еще сильнее — за счет того, что наземных переходов на нем вовсе нет, а подземные замедляют передвижение по крайней мере настолько же, насколько и надземные переходы — из-за необходимости спускаться и подниматься по лестницам. Над ТТК есть и надземные переходы в виде крытых мостов (например, у метро «Автозаводская») — но на них, разумеется, также ведут лестницы. Под землю, в тоннели убрано пять километров трассы из тридцати шести. МКАД в еще большей степени является затрудняющей границей, поскольку имеет исключительно редкие, очень длинные надземные переходы, — эта дорога в том ее виде, который она приобрела в начале 1990-х, вообще является крайне трудно преодолимым препятствием для пешехода¹⁹ — а часто и для автомобилиста, из-за постоянных *затруднений* движения на развязках. О пробках, впрочем, тоже чуть позже, а здесь отметим, что круговое движение по

трассе было замкнуто в 1962 году — практически одновременно с Садовым кольцом.

Таким образом, концентрическая структура города, как представляется, имеет дополнительный вектор, направление неоднородности. По мере движения от Центра (Бульварное—Садовое—ТТК) трудность пересечения границ в виде кольцевых трасс возрастает — по крайней мере, для пешехода. МКАД представляет собой в этом смысле последний бастион, уже довольно сильно напоминая собой границу государства, хотя бы в том смысле, что на выездах

из города расположены пункты ГИБДД, напоминающие КПП, которыми они отчасти и являются. Пересечение же МКАД на автомобиле часто занимает больше времени, чем пересечение межгосударственной границы Сингапура и Малайзии.

Формально общая логика здесь — как и в случае многих радиальных трасс — заключается в том, чтобы максимально облегчить движение автотранспорта, насколько возможно уменьшив количество наземных переходов. Подземные, однако, обходятся дорого, и их не хватает. В результате, — разумеется, непредусмотренном — и кольцевые, и радиальные трассы служат барьерами, затрудняющими движение потоков и повышающими издержки перемещения по городу.

Выше я упоминал о том, что граница всегда имеет двоякую природу, разделяя пространственные сектора и одновременно соединяя их. Однако московский случай интересен тем, что «территория границы» почти не выполняет соединяющих функций. Внутри граничных областей — за исключением Бульварного кольца, да и то в очень

ограниченной степени — не образуется пространства городской жизни (например, здесь не появляются уличные музыканты) — если не считать магазинов и других бизнесов, вроде ресторанов и кафе, рассчитанных на высокую проходимость. Это связано и с загазованностью кольцевых трасс, и с тем, что политика постоянного расширения трасс не оставляет места для сколько-нибудь заметного количества *уличных* кафе или сколько-нибудь разреженного потока пешеходов, не говоря уже о велосипедных дорожках. *Границы границ* в Москве узки и во многих местах создают затруднения для потоков,двигающихся вдоль трасс и, казалось бы, не зависящих от концентрической структуры. Тротуары не являются местом жизни, но только еще одним сужением, заставляющим людей тесниться — и тем самым снова снижающим скорость передвижения по городу, увеличивающим вязкость среды ²⁰.

Особенно показательна в этом смысле действительно естественная граница — Москва-река. Почти в любом известном мне городе набережная реки представляет собой не транспортный канал, а общественное пространство, место жизни и «флианрования». Собственно, никакая другая граница не приспособлена лучше для того, чтобы оказаться пространством коммуникации ²¹. Стократ это справедливо для Москвы, в которой теснота несколько неожиданным, но закономерным образом чувствуется сильнее, чем в Гонконге или на Манхэттене. Московские набережные за вычетом двух-трех небольших фрагментов вроде Парка Горького или Нескучного сада выполняют, напротив, исключительно функцию транспортного канала. По краям водной границы возведены дополнительные кордоны автомобильных трасс. В результате линия ее оказывается широкой и не только в реальности труднопреодолимой, но и визуально ультимативной, — более ясно можно выразиться, разве что натянув вдоль парапетов колючую прово-

локу до высоты двух с половиной метров. В случае Яузы визуальное послание чуть менее агрессивно — но только за счет меньшей ширины реки. Недавно, впрочем, по ее краям во многих местах возникла двойная ограда, имеющая очевидное прагматическое назначение: безопасность водителей, не снижающих скорость на сравнительно крутых поворотах набережной.

Здесь необходимо вернуться к однородности пространства, упомянутой в начале главы. Как она организована? Это, во-первых, однородность в пределах дискретных областей — Центра, области между Садовым и ТТК, между ТТК и МКАД. Эти три (очень условные) территории внутренне сравнительно изотропны, но переход из одной в другую является пересечением границы. Многие радиальные трассы (особенно показательны случай бесветофорного Можайского шоссе) также чрезвычайно эффективно разделяют части города, разрезая его на сектора таким образом, что даже пешеход, не зависящий от пробок, старается не пересекать границы этих секторов без необходимости. Центр же рассеян естественной границей реки, которую городское пространство, как описано в предыдущем абзаце, не стремится интегрировать, смягчив ее разделительные свойства, но, напротив, превращает в подлинную полосу отчуждения. Кроме того, передвижение по самой территории водной границы невозможно из-за избыточной (мягко говоря) зарегулированности движения частного водного транспорта, — не говоря о поразительно высоких ценах на билеты рейсовых катеров: никакая другая поездка на общественном транспорте в Москве не обходится в 500 рублей ²².

Переходы

Москва не то чтобы совсем уникальна, но существенно выделяется из ряда мегаполисов навязчивым стремлением избавиться от пешеходных переходов и светофоров. Объясняется это широким распространени-

ем точки зрения, будто эта мера позволяет уменьшить автомобильные пробки, с одной стороны, и делает город безопаснее для пешеходов — с другой. Как замечает у себя в блоге ²³ сопредседатель межрегиональной общественной организации «Город и транспорт» Антон Буслов, оба эти предположения не подтверждаются: транспортная проблема в большей степени связана с физической пропускной способностью улиц, а количество ДТП не уменьшается ни для водителей, ни для пешеходов, пусть и по разным причинам.

Само по себе утверждение, согласно которому подземный переход делает жизнь в городе проще, неверна — даже если забыть о том, что в сегодняшней Москве, говоря бюрократически

времени уходит разве что чуть меньше, чем на наземный переход со светофором. Есть и еще один эффект, хорошо известный по нескольким печальным примерам из европейской практики — подземные пространства мегаполисов имеют тенденцию становиться опасными по ночам. Торговые точки и кафе несколько сглаживают эту тенденцию, но в основном они работают до момента прекращения основного пассажиропотока метро, и кроме того, переходы лишь частично связаны с подземными пространствами собственно метрополитена. Большинство жителей Москвы предпочтет вечером перейти дорогу поверху, даже если в данном месте нет наземного перехода. Это проблема не московская,

“Количество закрытых полностью или частично фрагментов города — сначала в Центре, а затем и на периферии — будет только увеличиваться”.

тическим языком, обеспеченность этими подземными переходами составляет ²⁴, по одним данным, не больше 40 проц. (от норм, соответствие которых реальным потребностям никто не проверял), а по другим — не более 30 процентов ²⁵. Я не намерен здесь слишком далеко вторгаться на профессиональную территорию урбанистов и транспортников, но хотел бы взглянуть на эту проблему с точки зрения того, о чем мы говорим — то есть границ и проницаемости. Вопрос о количестве переходов здесь, конечно, ключевой. Скорость передвижения по городу снижает в первую очередь необходимость идти до ближайшего перехода 300–400, а иногда и 500 метров. Построить такое количество подземных переходов, при котором эта проблема исчезнет, невозможно хотя бы по сугубо экономическим причинам: слишком дорого.

Более того, с точки зрения скорости, переход не слишком облегчает пересечение трасс. Учитывая спуск и подъем по лестнице,

а вполне глобальная, связанная, в частности, с тем, что тускло освещенные подземные пространства лишены трех наиболее часто называемых специалистами ²⁶ черт, которые вообще делают городское пространство безопасным — как на деле, так и в человеческом восприятии: наличие других людей; обзор; возможность быстро такое пространство покинуть. Эти трудности известны, и с ними, в принципе, можно работать — однако в Москве этого, кажется, никто не делает.

Наконец, последнее замечание касается собственно светофоров. Система регулирования движения (отданная в Москве на откуп транспортной полиции) почти не предусматривает возможности, которая есть у жителей многих больших городов, а именно возможности переключить светофор самостоятельно, нажав на нем кнопку. Такие светофоры в городе есть, но их крайне мало, и расположены они часто там, где вообще можно было бы обойтись одним пешеходным

переходом. Таким образом, даже на не слишком оживленной улице пешеход оказывается перед необходимостью *прерывания* собственного внутреннего темпа и *подчинения* темпу внешнему, заданному.

Приватизация публичного пространства

Публичное или общественное пространство²⁷ по состоянию на 2011 год составляло 50 проц. площади Москвы (без учета «Новой Москвы»). В советский период, по крайней мере формально, этот показатель составлял 75 процентов²⁸. Процесс приватизации общественного пространства характерен для всех постсоциалистических городов Восточной Европы²⁹, и рассматривать его подробно мы здесь не будем. У Москвы в этом смысле есть некоторые особенности. Так, например, несмотря на декларированный в Земельном кодексе принцип неделимости недвижимости, закон «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации в части уточнения условий и порядка приобретения прав на земельные участки, находящиеся в государственной или муниципальной собственности», позволяющий приватизировать дворы, вступил в силу только в октябре 2007 года, — однако в целом для выбранной темы они не слишком важны. Отмечаемая Кирилом Станиловым популярность в Восточной Европе городских «охраняемых резиденций»³⁰ (*gated communities*) в Москве, кажется, недостаточно высока для того, чтобы это создавало серьезный тренд на «балканизацию» (термин Станилова) городской ткани — хотя в пределах Садового кольца территории вокруг таких комплексов иногда уже создают дополнительные затруднения и для автомобилистов, и для пешеходов.

Однако в целом «приватизация» дворов в городе слабо связана с законной процедурой собственно перехода земельных участков в собственность жильцов или организаций,

владеющих зданиями. Несмотря на то что к весне 2011 года, по данным департамента земельных ресурсов Москвы, в долевую собственность было оформлено всего 39 участков под многоквартирными домами³¹, каждый житель города знает, что, по крайней мере, в пределах Садового кольца находится множество дворов, запирающихся на электронный (а иногда и обычный) замок — если не на все время, то, по крайней мере, по вечерам. Еще больше — и тут уже речь идет не только о Центре — дворов, въезды в которые перегорожены бетонными блоками, то есть недоступных уже не для всех, но для владельцев машин. Иногда такие бетонные блоки появляются даже не во дворах, а на въездах в отдельные сегменты микрорайона. Время от времени городские власти заговаривали о безбарьерной, в широком смысле этого слова, среде. Однако начатая недавно реализация пилотного проекта платных парковок, видимо, похоронила эту идею: к весне 2013 года почти 800 дворов (из 2 200) в Центральном административном округе Москвы будут закрыты для въезда посторонних машин шлагбаумами³². Пока неясно, за чей счет это будет осуществлено — «закупка и установка оборудования обойдется в 250–300 тыс. руб. с дома, а ежемесячные затраты на содержание шлагбаумов 110–120 тыс. рублей. В эту сумму входит зарплата четырех охранников, плата за телефон, электричество, а также профилактика и возможный ремонт системы»³³. Четыре охранника на два въезда во двор в Центре — показатель и сам по себе достаточно красноречивый, но об охране чуть ниже.

Очевидно, таким образом, что количество закрытых полностью или частично фрагментов города — сначала в Центре, а затем и на периферии — будет только увеличиваться вне всякой связи с падением доли публичного пространства, как этот процесс понимается в западной урбанистике. Тот факт, что простран-

ство перестает быть общественным, публичным, *не означает*, что оно автоматически становится *частным*. Вместо этого оно получает промежуточный, юридически и экономически размытый статус ³⁴, который теперь будет де-факто закреплён действиями городских властей, одобряющих установку шлагбаумов. Однако с уверенностью можно говорить о том, что эта практика повышает вязкость среды и снижает скорость передвижения по городу, создавая в нем новые границы и наполняя его новыми агентами контроля этих границ — важно при этом, что это не контроль *top-down*, по крайней мере не в чистом виде.

Мы не будем отдельно останавливаться в этой статье на практике установки домофонов, которые иногда дублируются еще и второй дверью с кодовым замком. Однако нельзя пройти мимо того факта, что в последнее время по инициативе полиции на дверях подъездов стали устанавливать камеры наблюдения — разумеется, безо всяких консультаций с жильцами. Как и в предыдущем случае, администрация здесь не создавала защищенных границ сама, но только воспользовалась теми, что *уже* были проведены жителями, установив на них дополнительные устройства контроля. Вновь возникающие камеры слежения, как и шлагбаумы на въездах во дворы Центра, представляют собой всего лишь более технологичные элементы обустройства внутренних городских границ, созданных по инициативе «снизу».

Двери и вахтеры

Московские двери, точнее эволюция этого социального «почти-института» за постсоветские годы, требуют отдельного разговора, который, как представляется, лучше оставить социологам, ограничившись здесь несколькими категориями дверей, в частности, дверями общественного транспорта и теми, что разделяют «улицу» и входы в нежилые здания различного назначения.

Замечание, сделанное выше о светофорах, которые невозможно переключить по собственному желанию, верно и в отношении дверей вагонов московского метро, также не предусматривающих возможности их открытия или закрытия по желанию пассажира. У пассажиров, скажем, парижского метро такая возможность есть, у тех, кто спускается в нью-йоркскую подземку, — нет. Я очень далек от мысли, что эта конструкционная особенность вызвана какими-то специальными соображениями рестриктивного характера, но она отлично вписывается в общий контекст, так сказать, конструкционных особенностей городской среды, — как и тяжелые двери метро, представляющие реальную опасность для того, кто не успеет от них увернуться.

Эти двери, как и многое другое, что обсуждается в этой статье, являются, конечно, наследием советского периода (но не специфически советским), когда город предназначался в целом для взрослых, физически здоровых людей. В начале 2012 года департамент транспорта Москвы пообещал ³⁵ заменить их (в объеме 30 проц.) на более легкие, как раз со ссылкой на детей и пожилых людей. Однако замедление общего потока, которое они вызывают, влияет далеко не только на людей с ограниченными физическими возможностями.

Главная же особенность московских дверей хорошо известна всем жителям города. Вне зависимости от того, куда ведут двери (если их в ряду больше одной) — в торговый центр, кинотеатр, музей, в любое другое публичное, ограниченно публичное или частное пространство, — в него почти никогда невозможен прямой вход. Строители и архитекторы закладывают для входов в здания двойные двери с тамбуром, что вполне можно объяснить климатическими соображениями, но владельцы или эксплуатационные службы делают переход границы между улицей и помещением еще более затрудненным:

в подавляющем большинстве случаев для этого нужно пересечь тамбур по диагонали. Побывав в Норвегии или даже в Норильске, можно убедиться, что это не обусловлено климатом³⁶: перед нами специфическая разновидность практики не архитектурной, а социальной³⁷, находящейся в одном ряду с обычаем никогда, ни при каких обстоятельствах не держать открытыми эвакуационные (пожарные) выходы в зданиях. Соответствующие инспекционные службы по тем или иным причинам неизменно оставляют это без внимания.

поправят свидетели более ранних времен). Функции вахтера далеко не ограничивались «охраной», — скорее можно говорить о том, что в советский период вахтер был последним звеном в иерархии облеченных правом насилия от имени государства — и в этом качестве, во-первых, из-за малой важности, был наименее контролируемым из этих звеньев, а во-вторых, как это часто бывает в таких случаях, мотивы этой фигуры были далеки от рациональных, но имели скорее компенсаторный характер — относительно места в социальной иерархии. Вместе с

“В фольклорных текстах способность проникновения через охраняемую вахтером границу толкуется как специфическая особенность национального характера”.

То, что происходит с входными точками московских зданий, напоминает технологию обустройства государственной границы, которая, как известно, также имеет ширину (иногда немалую) — от поста одного государства до поста другого — и свою структуру. Самое интересное, что описанная топология входа повторяется в московских зданиях (впрочем, и во многих других российских городах) практически любого назначения, вне зависимости от их функций, состава собственников (и формы собственности), времени постройки — и вообще ни от чего. Очевидно, что перед нами — не просто устойчивая, но успешно воспроизводящаяся и в значительной степени тотальная пространственная модель. Представляется, что она находится в том же функциональном и смысловом поле, что и институция советских и постсоветских вахтеров.

Я не располагаю здесь достаточным местом для подробного экскурса в историю, но помню эту институцию в эпоху ее, как кажется, максимального расцвета, а именно в конце 1970-х — начале 1980-х (пусть меня

тем, будучи фигурой, охраняющей границу, вахтер, в частности, и тогда был, и сегодня является «невидимым» и почти немым персонажем огромного количества фольклорных текстов³⁸ советского и постсоветского периода. Подобный сюжет в самых общих чертах сводится к тому, что выступающий в качестве трикстера (хитрого и умного плута) советский гражданин обманывает облеченного властью, но туповатого вахтера, охраняющего границу между территорией тотального (завод, НИИ, склад) и не столь тотального государственного контроля³⁹.

Отношение к фигуре гражданина-трикстера в таких историях всегда сочувственное: он «восстанавливает справедливость»; разрушает очередную безнадежную попытку защитить права собственности для государства в отсутствие таковых для граждан и т. д. Часто способность беспрепятственного проникновения через охраняемую вахтером границу толкуется как специфическая особенность национального характера⁴⁰. В большинстве случаев — даже там, где фигура вахтера вырастает до мифологических масштабов⁴¹, — она

остаётся сравнительно безобидной, за одним важным исключением, а именно за исключением текстов позднесоветского/перестроечного рока — и конкретно текста Александра Башлачёва «Абсолютный вахтер»⁴². Здесь рассматриваемая фигура вырастает в ультимативный символ контроля, лишенный человеческих черт, да и вообще — черт: «Абсолютный Вахтер — лишь стерильная схема, / Боевой механизм, постовое звено». Как отмечает Татьяна Логачёва⁴³, «Абсолютный Вахтер становится универсальным воплощением идеи тоталитаризма, идеи абсолютной власти.

о которой мы здесь говорим, то есть либо ВОХР⁴⁵, либо более безобидной вневедомственной/ведомственной охраной, генезис которой, однако, восходит к той же ВОХР — к силовым структурам госбезопасности⁴⁶. (Что, видимо, и даёт возможность — через узус термина «ВОХРа» — Башлачёву в вышеупомянутом тексте использовать эту фигуру в качестве символизирующей абсолютное насилие.)

Механизм сдачи в аренду площадей госучреждений, как представляется, обеспечил (по крайней мере, для Москвы) преемствен-

“На условной карте города мы видим включенные друг в друга области, представляющие собой что-то вроде квазиюрисдикций”.

Башлачёв подчеркивает, что имя для данного образа-символа не является определяющим фактором: «Абсолютный Вахтер — не Адольф, не Иосиф». Башлачёву вторят несколько близких к нему авторов, однако наиболее яркий пример здесь — видимо, песня Яны (Янки) Дягилевой «Я оставляю еще полкоролества» (1987, посвящение Юлии Шерстобитовой; магнитоальбом «Не положено», 1988), в тексте которой «вахта» находится, по-видимому, на границе, разделяющей мир живых и мир мертвых: «Я оставляю еще полкоролества / Без боя, без воя, без грома, без стрёма / Ключи от лаборатории на вахте / Я убираюсь, рассвет в затылок мне дышит / Рассвет пожимает плечами мне в пояс / Рассвет машет рукой»⁴⁵.

Так или иначе, фигура вахтера пережила свое время не в последнюю очередь благодаря тому, что частные компании в первой половине — середине девяностых часто предпочитали снимать помещения под офисы в бывших зданиях НИИ или производств. Эти учреждения были еще со старых времен обеспечены охраной именно того свойства,

ность соответствующих социальных практик при переходе от государственной системы охраны⁴⁷ к частным предприятиям соответствующего профиля. К этому располагало повышение уровня преступности и непрекращающийся переход собственности из рук в руки. Возникновение в этот период ЧОПов (частных охранных предприятий), пусть и называвшихся тогда иначе, отражает, как представляется, процесс децентрализации (конец 1980-х) и последующей приватизации (начало 1990-х) насилия. Первое в СССР кооперативное частное сыскное бюро, в перечень услуг которого входила охрана личности клиента, было создано 25 мая 1989 года в Ленинграде⁴⁸. Любопытно и симптоматично, что руководителем его стал дважды судимый гражданин⁴⁹. Вместе с тем впоследствии ЧОПы быстро стали частью бизнеса оказавшихся не у дел силовиков⁵⁰.

Другой важный толчок система вооруженной охраны постсоветского периода получила после череды терактов, первым из которых был захват заложников в больнице Буденновска в июне 1995 года, а 1996 год

заставил СМИ говорить о России (и в первую очередь о Москве) как о прифронтовой территории. Он же стал переломным в смысле умножения сотрудников ЧОПов и вневедомственной охраны, число которых, по данным на 2005 год, составляло более 350 тыс. человек (157 тыс. сотрудников милиции; 113 тыс. сотрудников ФГУП «Охрана»; 100 тыс. вольнонаемных работников)⁵¹. Теракты 1999 года, кто бы ни был их заказчиком и исполнителем, только усугубили ситуацию и увеличили количество КПП разного рода, а также людей, занятых в этой сфере. По данным на 2010 год, в охране разных уровней в РФ занято более 1 млн 200 тыс. человек⁵². По мере достижения определенной ясности в том смысле, что охрана не способна остановить ни маски-шоу, ни теракт, — а разве что создает ощущение защищенности у входящих в здание — охранники стали менее заметны. Однако их количество, похоже, не уменьшается.

В добавление к истории, с которой я начал эту статью, могу сказать, что на территории государственного вуза, в котором я регулярно бываю, имеет место примерно то же самое: серьезный КПП при входе на территорию (при этом самих проходных — несколько в разных местах) и еще один — при дверях *корпуса*, а на самом деле одного из корпусов. В отличие от ситуации с известной медиагруппой, то, что размещается в этом самом корпусе, административно и в других отношениях, в общем, является частью вуза, занимающего кампус. Второй пост охраны может быть либо усиливающим — одного кордона недостаточно, враг хитер, и противодействие ему требует двух, не то трех линий обороны, — либо маркирующим какую-то внутреннюю границу. Если так, то смысл последней от меня ускользает: да, в этом корпусе размещается еще один вуз, но он занимает часть одного из этажей, так что устраивать КПП внизу смысла нет. Подобных примеров, немного подумав, каждый житель

Москвы может привести не один и не два — так, если не отвлечься от кампусов, при въезде на территорию МГУ теперь находятся будки КПП, а при входе в корпуса или общежития — дополнительные кордоны охраны. Территория перед основным входом (выходящим на Воробьевы горы) Главного здания огорожена, кроме того, бетонными блоками, установленными после того, как это пространство облюбовали для своих мероприятий стритрейсеры.

Описанное положение вещей, регулярно воспроизводящееся в Москве при организации различных внутренних границ, как представляется автору, является (кроме прочего — об этом чуть ниже) пространственным образом упомянутого выше процесса постепенной приватизации насилия. Последнее расплзается — теперь уже не только сверху вниз — по социальной/пространственной ткани, отчего в ней возникают новые сектора со своими границами и внутренними иерархиями. Между собой акторы насилия и образуемые ими иерархии находятся в сложных, не всегда очевидных отношениях пересечения/включения/исключения/вражды. На условной карте города мы в этой связи видим иногда пересекающиеся, иногда разделенные, а иногда — и это, пожалуй, интереснее всего — включенные друг в друга области, представляющие собой что-то вроде квазиюрисдикций⁵³ (разумеется, мы говорим здесь о юрисдикциях в смысле не подсудности, но скорее подведомственности). «Законы», действительные для той или иной «территориальной квазиюрисдикции», могут существовать в виде писаного кодекса (на территории кампуса *запрещено* то-то и то-то), могут — в виде неписаного (на территории кампуса *не принято* то-то и то-то), но они всегда существуют — и что важнее, практически всегда сужают область свободы по сравнению с территорией, в которую включены. В этом, строго говоря, их отличие от региональных

законов, которые могут — для России обычно теоретически, но тем не менее — как расширять, так и сужать область свободы по сравнению с федеральными. Эти внутригородские квазиюрисдикции часто не имеют четких границ в институциональном пространстве, а порой и в географическом. Они являются одновременно субъектами и объектами постоянной ретерриториализации, никогда не останавливающегося переопределения внутренних границ социального и городского пространства. В том числе (но не только) — это границы применимости власти, осуществления экономического, политического в широком смысле или информационного контроля⁵⁴. Очень важно, однако, что такой контроль далеко не всегда осуществляется акторами государственной административной системы. Он отчасти приватизирован в прямом смысле — отдельными частными лицами или их ассоциациями на основе прав частной собственности на недвижимость; отчасти присвоен институционализированными или же фантомными, неинституционализированными добровольными общественными ассоциациями; еще чаще присвоение такого контроля осуществляется фрагментами силовых/административных структур государства помимо предписанных им функций, — и так далее. Сюда относится, например, широко анонсированное в медиа появление в Москве казачьих патрулей (кажется, впрочем, так и оставшихся сугубо медийным явлением) с неясными полномочиями.

Здесь важно заметить, что бетонный блок, установленный гражданами в обход формальной процедуры (если таковая вообще существует) на въезде во двор, одинаково препятствует как въезду «чужаков», находящихся на одном иерархическом уровне с инициаторами такой демаркации, так, например, и полиции⁵⁵. Это значит, что граница здесь оказывается инструментом контроля не только горизонтального, но и направленного «снизу вверх».

Вязкость, прозрачность, доступ

Попробуем снова взлететь над городом. Преодолев, если удастся, сильный нисходящий поток, сложим на ветру крылья и присядем на верхней веранде — ну, например, Триумф-Паласа, самого высокого жилого здания в Европе, представляющего собой реплику сталинской высотки. В сумерках мы видим город как почти сливающуюся темную массу жилых и нежилых зданий советского времени, в которую то здесь, то там вставлены новые, ярко освещенные башни и архитектурные комплексы. Темнеющий ландшафт пронизан освещенными же трассами и двигающимися по ним потоками машин. Это трудное, медленное движение, увязающее в тесной, спутанной сетке переулков, улиц, проспектов и почти отсутствующих здесь площадей. Человеческие потоки отсюда неразличимы, но мы знаем, что они также двигаются медленно, рывками, урывками, увязая в снежной каше, пытаясь миновать огромные лужи, с трудом обтекая препятствия: заборы строительных площадок; толпы на остановках; припаркованные на тротуарах машины. Если бы мы могли заглянуть под землю, то увидели бы похожую картину. Застревающие в тоннелях поезда метро; толпы, едва просачивающиеся сквозь турникеты и тяжелые двери; клаустрофобические людские пробки в тесных межстанционных переходах. Московское метро просторнее многих европейских, однако и ежедневный пассажиропоток у нас превышает европейский в разы.

Абзац, который вы только что прочли, лишь на первый взгляд проходит по ведомству чистой литературы. Я не стану целиком иллюстрировать его цифрами, но упомяну хотя бы о том, что согласно данным исследований по программе «Городские проекты», запущенной блогером Ильей Варламовым и депутатом муниципального собрания района «Щукино» Максимом Кацем, «350 парковоч-

ных мест, фактические существующие на тротуарах Тверской улицы в Москве, занимают примерно три четверти ее общественного пространства»⁵⁶.

Основные свойства московской городской среды, как мне представляется, — вязкость, непрозрачность и сегментированность. Передвигаясь по городу, мы постоянно вынуждены пересекать огромное множество границ разного рода, встречаясь в промежутках — и это не менее важно — с другими препятствиями, вроде узких тротуаров, глубоких

крайней мере, в том, что касается уличной политики, — в значительной степени иллюзорным: в этом отношении куда более эффективными действиями (со стороны администрации) было уничтожение Манежной площади и «заморозка» неведомыми раскопками площади Маяковского, находящейся на Тверской, которая, как точно отмечает Алексей Левинсон⁵⁷, является главным московском радиусом, устремленным «прямо к Кремлю». Замедление потоков и создание границ дает ощущение безопасности: при-

“Московское метро просторнее многих европейских, однако и ежедневный пассажиропоток у нас превышает европейский в разы”.

подземных переходов и долгих светофоров. Скорость нашего движения по городу замедляет, кажется, всё, включая климат, недружелюбие которого, разумеется, усугублено отсутствием эффективной дренажной системы и не блестящим функционированием коммунальных служб.

Границы проводятся, как мы видели, не только властями, но и жителями Москвы — по крайней мере, с не меньшим, а иногда и большим энтузиазмом. И те и другие — действием и бездействием — на равных участвуют в повышении вязкости городской среды, в возведении барьеров и понижении прозрачности и в целом затрудняют движение потоков и снижают их скорость. Может возникнуть впечатление, что в пределе мы имеем дело с желанием их остановить, заморозить до состояния тепловой смерти — но нет. Смысл этого процесса не в том, чтобы остановить город.

Чтобы уже не возвращаться к этой теме, сразу следует сказать, что замедление потоков и создание барьеров для передвижения, конечно, представляет собой инструмент контроля. Такой контроль является — по

мерно тем же целям служила в Средние века топология внутреннего, то есть находящегося за стенами, европейского города — или аналогичной ему арабской медины. В те времена, однако, такая практика была обусловлена военной необходимостью и имела вполне рациональную природу. В Москве же, с ее чрезвычайно широкими для европейского города радиусами (и кольцами), о рациональных причинах подобных разграничений говорить не приходится; безопасность медленного движения в современном городе обманчива, а стремление затормозить потоки культурно и социально обусловлено скрытыми факторами, требующими дополнительного прояснения.

Мое предположение состоит в том, что способ организации среды и особая городская топология, явленные нам в Москве со всей возможной очевидностью, представляют собой манифестации — а вернее, учитывая замечание Кастельса о двусторонней природе коммуникации общество — пространство, — пространственную часть специфической формы организации российского общества 2000-х, которую Кирилл

Рогов называет «режимом мягких правовых ограничений»⁵⁸: «Режим мягких правовых ограничений — это такой режим, где правила (писаное право) существуют не столько для того, чтобы они соблюдались, сколько для того, чтобы они нарушались; во всяком случае, такие нарушения носят систематический характер. Неверно было бы сказать, что в такой системе правила не работают; они именно работают, но работают специфическим образом. <...> Тот факт, что правила нарушаются в этой системе по определенным правилам, позволяет рассматривать ее как специфическую форму порядка (устойчивого состояния), который может даже в сознании общества в качестве общественного блага быть противопоставленным нерегулируемому, хаотическому нарушению правил.

Писанные правила создаются в этой системе для того, чтобы их можно было и имело смысл нарушать. То есть они создаются так, что соблюдение правил затруднительно и является существенной издержкой, в то время как возможность не соблюдать правило дает значительные конкурентные преимущества. Иными словами, правила в этой системе создаются так, чтобы стимулировать их нарушение».

Таким образом, по Рогову, создается система устойчивая, гибкая и отчасти конкурентная. Однако поскольку она постоянно меняется — изменчивость «правил нарушения правил» является ее несущим элементом, то, по всей видимости, перед нами система не стабильная в привычном значении этого слова, а скорее нечто похожее на «квазистабильную открытую систему»⁵⁹, известную из термодинамики.

«Опространствить» модель «режима мягких правовых ограничений» (далее РМПО) напрямую, разумеется, тоже невозможно. Подобно тому как топологический образ не является линейной проекцией политического/экономического, так и последний не явля-

ется линейной проекцией топологии. Они находятся в отношениях дополнительности, вместе образуя особый тип организации в пространстве социального. Отметим только следующие (основные) совпадения.

- Как и правила в модели РМПО, внутренне городские границы «создаются для того, чтобы их можно было и имело смысл нарушать», и нарушение их имеет систематический характер.

- Как и в модели РМПО, правила (границы) нарушаются «по определенным правилам, что позволяет рассматривать ее как специфическую форму порядка»⁶⁰.

- Как в модели РМПО «правила нарушения правил изменчивы», так и внутригородские границы постоянно меняются — именно об этом мы упоминали вначале, цитируя Ньюмана, говорящего о «ретерриториализации», то есть о постоянном процессе учреждения, изменения и переучреждения границ. Хорошим примером перманентной ретерриториализации являются постоянная смена дорожных знаков или изменения дорожной разметки.

- Наконец, правовые ограничения в модели РМПО «существуют, но являются принципиально преодолемыми» — точно так же, как внутригородские границы Москвы. Еще раз хотелось бы подчеркнуть, что внутригородские границы по большей части (за вычетом специально устанавливаемых) не являются *частью* РМПО — кроме тех случаев, когда они учреждаются, например, полицией в качестве непосредственного инструмента извлечения ренты. Как правило же, мы, видимо, имеем дело с воспроизведением паттерна, образованного констелляцией нескольких факторов.

Первый — собственно РМПО, являющийся, как представляется, специфической вариацией режима «ограниченного доступа», описанного Дугласом Нортон, Джоном Уоллисом и Барри Вайнгатом в

книге «Насилие и социальные порядки»⁶¹. Последнее, в частности, означает, что взимание ренты здесь не менее важно, чем пусть несовершенный, но механизм регулирования насилия, являющийся, разумеется, и каналом его распространения, — но все-таки «каналом», в котором насилие позволено — но ограничено.

Второй — культура низкого социального доверия, в которой, как пишет Лев Гудков, «реальные, постоянно подтверждаемые доверительные отношения возникают и фиксируются лишь в очень узких пределах: только внутри малых коллективов и сообществ, прежде всего — в семье или в кругу близких родственников, среди коллег по работе, в дружеских компаниях»⁶². Такая культура, с принятым в ней настороженным отношением к чужакам и вообще к Другому, характеризуется подозрительностью и к структурам открытого доступа — в том числе пространственным, — и повышенным спросом на безопасность в самом архаическом, так сказать, «фортификационном» смысле этого слова. Заметим, что, по всей видимости, само по себе это положение дел является не только наследством советского периода, в значительной степени уничтожившего способность к самоорганизации, но и продуктом преобладающей в постсоветской России «культуры насилия»⁶³.

Наконец, третий фактор — более ситуативный по сравнению с предыдущими — быстрая трансформация Москвы из города, пусть и столичного, в квазигосударство. Москва уже обладает многими чертами, функциями и полномочиями *государства* — полноценного, однако существующего только де-факто, но не де-юре, в связи с чем, как пишет⁶⁴ Дале Гурецка, «разрастающийся бюрократический аппарат вынужден предпринимать все больше усилий, пытаясь управлять этой все более раздвоенной, почти “шизофренической” реальностью». Важно добавить, что раздвоенность и «шизофренический» статус

нынешней Москвы как города-государства ощущает не только администрация, но и все ее жители, также пытающиеся получить *ощущение контроля*⁶⁵ (в данном случае над пространством и доступом в его сегменты), которое в «культуре низкого доверия» является ключевым для получения куда более важного ощущения, — а именно, всё того же *ощущения безопасности*.

За пределами этой статьи осталось множество важных тем. В частности, я почти не коснулся представления о «безбарьерной среде», понимаемой как городское пространство, прозрачное для передвижения людей с ограниченными способностями. Нельзя не отметить, что формально с этой точки зрения положение в городе улучшилось: установлены светофоры со звуковыми сигналами, новые подземные переходы оборудуются пандусами (как и подъезды новостроек) и т. д. Вместе с тем, поскольку среда обладает крайне высокой вязкостью для передвижения даже взрослых здоровых людей, предпринятые явно с благими намерениями меры последнего времени облегчают положение людей с ограниченными физическими возможностями в куда меньшей степени, чем хотелось бы. Почти не обсуждаю я здесь и ограничений на передвижение по речным артериям, которое зарегулировано в Москве гораздо сильнее, чем в любом крупном городе, не важно, европейском или нет, — а также, например, тот факт, что воздушное пространство города полностью закрыто для полетов малой авиации. Мы начали здесь разбирать пространственные каналы движения, но не стали сравнивать их структуру со структурой *нематериальных каналов*⁶⁶, по которым движутся в городе люди, информация, капитал и многое другое. За пределами статьи, написанной «с точки зрения пешехода», осталось подробное рассмотрение такой разновидности «мерцающих барьеров», как автомо-

бильные пробки, о которых много пишет, в частности, руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства Михаила Блинкин⁶⁷.

Мне показалось важным не адресоваться ко всем аспектам проблематики внутригородских границ, но скорее продемонстрировать продуктивность и важность определенного способа думать о городе, о его внутренней структуре, наконец, о свойствах городского пространства и заполняющей его среды. Я полагаю, что крайне важно рассматривать город как пространство потоков. Важно понять его как совокупность движений, а не

диспозиций — пусть даже поначалу мы обратились именно к диспозициям, — однако важным именно с точки зрения мобильности. Этой оптикой необходимо воспользоваться не потому, что она «соответствует духу эпохи», не потому, что мы живем (действительно живем) в «текущей современности» Зигмунта Баумана. Но потому, что такой взгляд на город может, как мне представляется, сообщить нам новое знание о социальном устройстве нынешней России и об антропологии человека, обитающего в неуютной постсоветской реальности. ■

ПРИМЕЧАНИЯ ¹ См.: *Dantzig G. B., Saaty T. L. Compact City: Plan for a Liveable Urban Environment.* San Francisco: W. H. Freeman, 1973.

² На необходимость изучать границы как двойственный феномен «*top down vs bottom up*» указывает, в частности, Дэвид Ньюман. См.: *Newman D. The Lines That Continue To Separate Us: Borders in Our «Borderless» World // Progress in Human Geography.* Vol. 30. No 2. 2006. P. 143–161.

³ Разумеется, всегда есть исключения. Так, феномен повсеместной установки в 1990-х годах железных дверей проанализирован сравнительно подробно: см. например: *Шпаковская Л. Л. «Мой дом — моя крепость»: Обустройство жилья нового среднего класса // Новый быт в современной России: Гендерные исследования повседневности / Под ред. Е. Здравомысловой, А. Роткирх, А. Темкиной.* СПб.: Изд-во ЕУСПб, 2009. С. 222–262.

⁴ *Castells M. The Urban Question.* MIT Press, 1977. Цит. по: *Stadler F. Manuel Castells (Key Contemporary Thinkers).* Polity, 2006. P. 141.

⁵ *Iossifova D. Identity and Space on the Borderland Between Old and New in Shanghai: A Case Study.* Working Papers. World Institute for Development Economic Research (UNU-WIDER), 2010.

⁶ *Spierings B. Economic Flows, Spatial Folds and Intra-Urban Borders: Reflections on City Centre Redevelopment Plans From a European Border Studies Perspective // Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie.* 2012. Vol. 103. Iss. 1. P. 110–117.

⁷ *Дергачев В. Проект по переезду чиновников за МКАД закрыт // Известия.* 2012. 19 окт. (<http://izvestia.ru/news/537970>).

⁸ См. например: *Sassen S. Globalization and Its Discontents: Essays on the New Mobility of People and Money.* New Press, 1999.

⁹ Последняя возможность обеспечивается прогрессом средств автоматического перевода.

¹⁰ Это падение, собственно, и стало основной метафорой обещания «мира без границ».

¹¹ Достаточно вспомнить, например: *Hardt M., Negri A. Empire.* Harvard Univ. Press, 2000.

¹² *Newman D. World Society, Globalization and a Borderless World: The Contemporary Significance of Borders and Territory (World Society Focus Paper Series),* 2005. P. 3 (http://www.uzh.ch/wsf/WSFocus_Newman.pdf).

¹³ *Ibid.* P. 6.

¹⁴ *Virilio P.* Цит. по: *Deleuze G., Guattari F. Nomadology.* N.Y.: Semiotext(e), 1986. P. 50.

¹⁵ На то, что коллективная память сохранила изначальную функцию Бульварного и Садового колец, бывших фортификационными сооружениями, указывает, в частности, Алексей Левинсон. См.: *Левинсон А. Пространства протеста: Московские митинги и сообщество горожан.* М.: Strelka Press, 2012 (электронное издание).

¹⁶ *Трущенко О. Е. Престиж Центра: Городская социальная сегрегация в Москве.* М.: Socio-Logos, 1995. С. 42–43.

¹⁷ Там же. С. 59.

¹⁸ Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О генеральном плане развития г. Москвы» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 8 (1970–1972). М.: Изд-во политической литературы, 1972. С. 471.

¹⁹ Справедливости ради стоит сказать, что пешеходу там, в общем, и делать нечего. Въезд практически в любой большой город, окруженный чем-то вроде *belt road* или не имеющий такой границы, — всегда непростая задача.

²⁰ О различии дорог и улиц, а также об их принципиально различных наборах функций подробно пишет Михаил Блинкин. См.: Блинкин М. Грустные заметки о московских хордах. 2012. 5 окт. (<http://www.polit.ru/article/2012/10/05/transport/>); *Он же*. Возможно, мы вступаем в стадию распада Москвы. 2011. 14 окт. (polit.ru/article/2011/10/14/msk_blinkin).

²¹ В том числе это связано как раз с естественной трудностью ее пересечения, которая, в свою очередь, является оборотной стороной открытости пространства набережных, их незагроможденности — впрочем, по этой части бывают, конечно, и исключения.

²² Для кругового маршрута «Киевский вокзал» — «Киевский вокзал», данные на 2012 год с официального сайта Московской судоходной компании (<http://www.cck-ship.ru>).

²³ Буслов А. Одно слово, к вопросу о пешеходных переходах. 2012. 13 окт. (<http://mymaster.livejournal.com/316616.html>).

²⁴ Беляев В. Планирование градостроительного освоения подземного пространства города Москвы. Выступление на 48-м конгрессе Международного общества специалистов по городскому и региональному планированию (ISOCARP) (http://www.isocarp.net/Data/case_studies/2243.pdf).

²⁵ См., в частности: <http://souz-peshehod.ru/ousozue/problem>

²⁶ Подробно см., например: *Durmišević S. Perception Aspects in Underground Spaces Using Intelligent Knowledge Modeling*. Delft University Press (DUP) (The Netherlands), 2002. P. 26.

²⁷ Публичное (общественное) пространство, *public space*, — все части городского пространства (например, дороги, тротуары, площади, парки, здания), к которым имеют свободный доступ все, вне зависимости от этнической, классовой, религиозной принадлежности, а также уровня дохода. Так Манежная площадь (точнее, то, что

от нее осталось) — публичное пространство. Расположенный под ней ТЦ «Охотный Ряд» частью урбанистов будет отнесен к частным пространствам, а частью — к полупубличным (*semi-public spaces*). Парк Горького — публичное пространство, а парк «Музеон» таковым до последнего времени не являлся, поскольку, чтобы туда попасть, нужно было приобрести билет. Формальные критерии публичности пространства не всегда совпадают с реальными. Так, например, формально Александровский сад и Красная площадь являются публичными пространствами. На самом же деле доступ в них регулируется сотрудниками ФСО на основании закрытых ведомственных инструкций, ограничивающих или запрещающих к тому же некоторые разновидности законной деятельности в этих пространствах. Так, видеосъемка при помощи профессиональной техники в публичных пространствах законна, однако для ее осуществления на Красной площади необходимо получать дополнительные разрешения.

²⁸ *Shoshin S. Boundaries of Public Space in Moscow* // *Public Space: Research Report. 2010–2011 Educational Programme*. Strelka, 2011. P. 57.

²⁹ Подробнее об этом см., например: *Stanilov K. Democracy, Markets, and Public Space in the Transitional Societies of Central and Eastern Europe* // *The Post-Socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism* / K. Stanilov (ed.). (GeoJournal Library. Vol. 92). Springer, 2007. P. 269–283.

³⁰ *Ibid.* P. 273.

³¹ *Игнатова О.* Не в своей песочнице // *Российская газета — Неделя*. № 5438 (62) (<http://www.rg.ru/2011/03/24/zemlja.html>).

³² *Семенова А.* Почти половину дворов в центре Москвы закроют шлагбаумами // *Известия*. 2012. 8 нояб. (<http://izvestia.ru/news/539139>).

³³ Там же.

³⁴ Впрочем, в экономическом смысле даже приватизированные по законной процедуре территории при жилых комплексах не являются вполне частными: так, для сдачи такой территории или ее части в аренду необходимо дополнительное разрешение городских властей.

³⁵ <http://ria.ru/moscow/20120207/559387078.html>

³⁶ Еще одним подтверждением того, что климат ни при чем, служит тот факт, что летом двери не открывают.

³⁷ Ср. у Ильфа и Петрова: «Спортивный стадион не имеет крыши, но ворот есть несколько. Все они закрыты. Открыта только калиточка. Выйти можно, только проломав ворота. После каждого большого состязания их ломают. Но в заботах об исполнении святой традиции их каждый раз аккуратно восстанавливают и плотно запирают. Если уже нет никакой возможности привесить дверь (это бывает тогда, когда ее не к чему привесить), пускаются в ход скрытые двери всех видов: 1. Барьеры. 2. Рогатки. 3. Перевернутые скамейки. 4. Заградительные надписи. 5. Веревки» (*Ильф И., Петров Е.* Двенадцать стульев; Золотой теленок; Повести; Рассказы; Фельетоны. М.: ОЛМА-ПРЕСС; Звездный мир, 2003. С. 156–157).

³⁸ См., например: <http://www.anekdot.ru/id/167987/>

³⁹ Наиболее распространенную — причем далеко за границами социалистического лагеря — историю из этого ряда использует Славой Жижек в зачине своего текста для иллюстрации маклюэновского “*medium is the message*” (*Жижек С.* О насилии. Пер. с англ. А. Смирнова, Е. Ляминой. М.: Европа, 2010. С. 5, 65). Тематика, которой посвящен текст, здесь, разумеется, тоже важна.

⁴⁰ См., например, здесь: <http://www.anekdot.ru/id/151540/>

⁴¹ В частности, в культовом романе позднесоветской интеллигенции «Понедельник начинается в субботу» Аркадия и Бориса Стругацких М.М. Камнеядов (утрированный образ ничего не понимающего в науке администратора НИИ) использует в качестве вооруженной охраны (ВОХР) ифритов. В том же качестве в романе выступает Голем. Кроме того, напомним, двери НИИЧАВО открывает и закрывает демон Максвелла. Еще один охранник-вахтер, охраняющий уже не все здание, а отдельные лаборатории, — вурдалак. См.: <http://lib.ru/STRUGACKIE/ponedelx.txt>

⁴² См.: <http://lib.rus.ec/b/224584/read>

⁴³ *Логачёва Т.Е.* Рок-поэзия А. Башлачёва и Ю. Шевчука — новая глава петербургского текста русской литературы // *Русская рок-поэзия: Текст и контекст: Сборник научных трудов. Вып. 1 / Под ред. Ю.В. Доманского, Т.Г. Ивлевой, Е.А. Козицкой, Е.И. Суворовой.* Тверь: Тверской государственный университет, 1998.

⁴⁴ Цит. по: <http://krissja.traktir.ru/janka/texts.html>

⁴⁵ Любопытно и показательно, что изначально ВОХР — Войска Внутренней Охраны Республики (РСФСР), организованные Постановлением Совета Рабочей и Крестьянской Обороны РСФСР от 28 мая 1919 года, долго являлись не просто караульными, а караульно-конвойными частями, входившими в состав войск ВЧК-ОГПУ-НКВД, что, несомненно, оказало долговременное воздействие на самоощущение их сотрудников/служащих.

⁴⁶ Сдача площадей госучреждений в аренду их руководством была массовой по своему характеру. Так, например, даже в 2003 году, только по официальным (и нерегулярно поступавшим) данным, доходы от сдачи в аренду недвижимого имущества РАН составляли 5–7 проц. общего объема финансирования РАН из всех источников. См.: *Дежина И.Г.* Механизмы государственного финансирования науки в России (Научные труды. № 99). М.: ИЭПП, 2006. С. 38–39. Скорее всего, данные эти сильно занижены, а в 1990-е годы доля таких доходов заведомо была выше, чем в начале 2000-х.

⁴⁷ Она включала в себя подразделения вневедомственной охраны (ОВО), являвшиеся частью МВД СССР, ведомственную охрану (создававшуюся имеющими на это право федеральными органами исполнительной власти и организациями) и сугубо штатских сторожей.

⁴⁸ *Дойников Ю.В.* Частный сыск и закон // Советская милиция. 1990. № 1. С. 52–55.

⁴⁹ *Бедняков Д.* Частный сыск: «за» и «против»? // Советская милиция. 1990. № 6. С. 12–13.

⁵⁰ Связью ЧОПов 1990-х с криминалом занимался, в частности, питерский социолог преступности Вадим Волков. См., например: *Волков В.* Силовое предпринимательство: XXI век. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2012. С. 73–89.

⁵¹ Итоги реформирования вневедомственной охраны: Интервью начальника Департамента государственной защиты имущества МВД России генерал-майора милиции Вадима Савичева газете «Щит и меч» (<http://www.psj.ru/blog/BloggerPSJ/679.php>).

⁵² *Дмитриева А.В.* Реформирование управления вневедомственной охраны в контексте развития рынка охранных услуг (Серия «Аналитические записки по проблемам правоприменения»). СПб.: ИПП ЕУСПб, 2010. С. 3.

⁵³ Их прообразами на карте «большого» СССР, наверное, можно считать и ЗАТО (Закрытые тер-

риториальные образования) вроде Арзамаса-16, и тюрьмы с лагерями, и даже Москву как таковую — «образцовый коммунистический город». Впрочем, границы той эпохи были более определенными и менее подвижными, поскольку выполняли другие функции.

⁵⁴ Такое положение дел отчасти напоминает известную практику «*gerrymandering*», заключающуюся в манипулировании границами избирательных округов с целью обеспечения той или иной политической силе преимущества на выборах.

⁵⁵ Отдельный интерес представляет вопрос о том, почему таким действиям не препятствует, например, тот факт, что заодно доступ перекрывается «скорой помощи» и пожарным, но, по-видимому, это происходит потому, что выгоды (контроль передвижений чужаков) являются мгновенными, а издержки — либо отложенными (применительно к пожарам, случающимся относительно редко), либо ложатся на те социальные группы, которые не могут отстоять свои права (в первую очередь на пенсионеров).

⁵⁶ http://riarealty.ru/news_infrastructu-re/20121116/398891819.html

⁵⁷ Пушкинская же, о которой Левинсон, собственно, и пишет, недостаточно вместительна. См.: Левинсон А. Указ. соч.

⁵⁸ Рогов К. Режим мягких правовых ограничений: природа и последствия: Наброски по политической экономии полукапитализма (<http://www.inliberty.ru/blog/krogov/2471>).

⁵⁹ О таких системах см. подробнее: Николис Г., Пригожин И. Самоорганизация в неравновесных системах. М.: МИР, 1979. Тут есть сильный соблазн примерить свойства возникающих внутри таких систем «диссипативных структур» на то, о чем пишет Рогов, но это потребует отдельного большого разговора, для которого к тому же потребуется отдельное же методологическое обоснование.

⁶⁰ Так, очень часто прямо над кодовым замком при входе в подъезд написана открывающая

его комбинация цифр. Еще чаще в отсутствие достаточного количества переходов (что, как мы видели, есть форма границы) люди переходят дорогу в неполюженном месте, однако (в Москве) почти никогда не подвергаются за это санкциям со стороны ГАИ. Известна цена, которую (не во всех случаях, но зачастую) можно уплатить на месте за пересечение дорожной разметки; охранник, требующий документы при входе в здание, часто записывает данные паспорта «со слов», и т. д.

⁶¹ Норт Д., Уоллис Д., Вайнгаст Б. Насилие и социальные порядки: Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества. М.: Изд. Института Гайдара, 2011.

⁶² Гудков Л. Доверие в России: Смысл, функции, структура // Новое литературное обозрение. № 117. 2012.

⁶³ Вопрос о ее генезисе представляет отдельный интерес, но, к сожалению, поиски ответа на него выходят далеко за рамки данной работы.

⁶⁴ Gurecka D. The State of Moscow // «Megacity» Research Report. Strelka, 2012. P. 11–31. (http://issuu.com/strelkainstitute/docs/megacity_finalreport).

⁶⁵ Ясно, что для всех акторов — будь то администрация, корпорации, граждане или их добровольные ассоциации, речь не идет о получении подлинного контроля, но только его *ощущения*: любая железная дверь будет выломана при необходимости ОМОНОм; любые заграждения на площади Маяковского могут быть снесены достаточно большой толпой и т. д.

⁶⁶ Об их особой важности см.: Урри Дж. Социология за пределами обществ: Виды мобильности для XXI столетия. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. С. 56.

⁶⁷ См., например: Блишкин М. Этиология и патогенез московских пробок: Лекция. 2008. 24 янв. (<http://polit.ru/article/2008/01/24/probki/>); Он же. О пользе гражданских конвенций. 2008. 27 февр. (polit.ru/article/2008/02/27/probki).