Mobilis in mobili

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ПУБЛИЧНЫХ ПРОСТРАНСТВ В ГОРОДЕ МОСКВЕ

Анна Ганжа

ВОПРОСЫ организации так называемых общественных мест в большом городе — в нашем случае это Москва[1] — рассматриваются в общедоступном формате двумя категориями производителей публичных высказываний. Во-первых, это московские чиновники, вооруженные риторикой «удобного», «полезного» и «целесообразного». Принцип обоснования градостроительных решений здесь прост: «Хорошо то, что хорошо, удобно и полезно для москвичей». Во-вторых, это профессионалы, — архитекторы, искусствоведы, специалисты по урбанистике, — зачастую относящиеся весьма критически к решениям, принимаемым московскими чиновниками. Риторика профессионалов опирается на категории «соответствия норме», «ориентации на образец» и «учета мнения профессионального сообщества»[2]. Нередко в новостях можно услышать

1. Вопрос о том, город ли Москва, является дискуссионным. Некоторые аргументы в пользу отрицательного ответа на этот вопрос, к которым присоединяется и автор данной статьи, можно обнаружить здесь: *Беньямин В.* Москва // Беньямин В. Произведение искусства в эпоху его технической воспроизводимости. Избранные эссе. М.: Медиум, 1996. С. 201–202; *Беньямин В.* Московский дневник/Пер. с нем. С. Ромашко. М.: Ad Marginem, 1997. С. 100, 159; *Глазычев В.* Представление о городе и технологии управления средовым развитием. Типология городов // Прогнозис. № 1(2), весна 2005; *Глазычев В.* Выслобождение городов: http://www.glazychev.ru/habitations&cities/1993_vyslob_gorodov.htm; *Глазычев В.* Слободизация страны Гардарики. URL: http://www.glazychev.ru/books/slobodizatsia.htm.
2. Пример позиции эксперта: «Основная проблема заключается в принципиальном антиинтеллектуализме московского правительства, в недрах которого культивируется сочетание соображений обыденного здравого смысла и непреклонной воли. Трудность в том, что проблемы развития города

голоса и самих москвичей, то есть жителей города, не выступающих в данном вопросе ни с позиций чиновников, ни с позиций профессионалов. Москвичи, как правило, жалуются на снос детской площадки или сквера, на развернувшееся по соседству строительство, на ущемление прав пешеходов. Настоящая статья озвучивает четвертую позицию: городская среда здесь будет рассматриваться не как пространство принятия решений, которые могут оказаться удачными или же неудачными с точки зрения удобства, полезности, учета ценностей профессионального сообщества и мнений «простых горожан», но исключительно как место обнаружения симптомов актуальной социальной ситуации городского жителя.

Это означает, в свою очередь, что функциональность общественных мест будет заботить нас в той мере, в какой эти места являются также и публичными пространствами, то есть такими пространствами, в которых индивиду сообщаются социально значимые свойства, где индивид вступает в социально значимые отношения и, таким образом, происходит селекция свойств и отношений, отныне обретающих характер всеобщности и универсальной легитимности. Этот процесс протекает в исторически разных регистрах: 1) регистр персональной или коллективной манифестации, в котором некто предъявляет себя или заявляет о себе как об автономном субъекте — носителе общезначимых свойств и обладателе высшего мандата на их реализацию в публичном пространстве; 2) регистр воздействия (аффицирования): индивида призывают к исполнению им миссии универсально значимого субъекта; 3) регистр символизации и нарратива: индивид строит себя как социально значимую личность, ориентируясь на предъявляемые ему образцы; 4) регистр взаимодействия, коммуникации, включения: личность как набор социально одобряемых свойств формируется в процессе открытого и свободного обмена, целью которого является социальный успех и всеобщее признание кандидата в качестве полноправного члена ассоциации свободных индивидов; 5) регистр исключения и депривации: исходная социальная позиция индивида определяется через отсутствие или нехватку материальных, вещественных «опций», гарантирующих в данном обществе социальный успех и признание. Стратегия индивидуального успе-

не разрешимы на уровне здравого смысла и требуют значительно более изощренных средств, вполне отработанных современной наукой» (Москва: тенденции 90-х и альтернативные пути развития. Доклад экспертной группы «Московской Альтернативы». 2. Стратегия развития города. URL: http://www.glazychev.ru/habitations&cities/moscow/doclad/doklad_02-strategy.htm).

ха заключается в приобретении различных материальных предметов и публичной демонстрации обладания ими.

История отношений человека с пространством не сводится к простой модели «освоения», в рамках которой современность могла бы быть определена как состояние завершающегося обживания окончательно картографированной поверхности планеты или уютного соседства в глобальной деревне. Петер Слотердайк определяет современную ситуацию как «отказ от сосуществования в общем внутреннем пространстве и утверждение общения между внешними по отношению друг к другу субъектами в качестве универсальной „коммуникации“»[3]. Среда, в которой осуществляется коммуникация, больше не является «миром» в смысле общего дома, окруженного надежными стенами. Коммуницирующий субъект окружен лишь «всемирной бесперспективностью»[4], неодушевленным, холодным внешним. Общество как толстостенный, хорошо сохраняющий тепло и «обобществляющий национальный одорат» резервуар превращается в общество с тонкими, прозрачными стенками-мембранами, предоставляющее субъекту единственное укрытие — опору в материальном. Если в римский Пантеон — воплощение идеи мира как совершенного шара — человек приходил, «чтобы покинуть его греком и неофитом философии»[5], то в торговый комплекс «Охотный ряд», украшенный полусферическим куполом-глобусом, человек приходит, чтобы утвердить себя в качестве платежеспособного субъекта. Купол на Манежной площади выполнен в стекле, и это симптоматично: «Тот, кто имеет в распоряжении достаточные средства, может удовлетворить здесь свою потребность в устранении стенного характера построенного неба в пользу симулируемой транспарентности. В этом состоит иммунологический смысл такого материала, как стекло, слава которого начинается с пассажных крыш и которое обладает очевидным и глубоким сродством с дающими ему пространственную идею деньгами»[6]. Деньги как универсальный распредмечиватель — и распространствливатель — мира должны безостановочно «работать», «крутиться», «оборачиваться». Однако оборотистый, мобильный субъект, страдающий «хронолатрической односторонностью»[7] в ущерб метафизически более изначальному чувству пространства, рискует в какой-то момент сойти с ди-

3. *Слотердайк П.* Сферы. Макросферология. Т. II. Глобусы/Пер. с нем. К. В. Лощевского. СПб.: Наука, 2007. С. 118.
4. Там же. С. 222.
5. Там же. С. 452.
6. Там же. С. 461.
7. Там же. С. 565. Для термина «хронолатрия» можно предложить перевод «времяпоклонничество».

станции и тем самым обречь себя «на бытие в скудном и тесном мире, поскольку для него горизонт предельно сужен, а выход за него невозможен»[8]. Слотердайк замечает, что «сформулировать понятие субъекта в эпоху мобилизации удалось не философу, а романисту — Жюлю Верну; дав капитану Немо девиз, своего рода формулу эпохи: Mobilis in mobili, он с предельной ясностью и всеобщностью демонстрирует, к чему стремится и что должен делать модернизированный субъект. Смыслом великой флексибилизации является способность осуществлять навигацию в целостности всех достижимых мест, не являясь при этом доступным для фиксации чужих и регистрирующих средств. Самоосуществление субъекта в жидкой стихии: абсолютная свобода предпринимательства, полная анархия»[9]. Мобильность — главное социально значимое свойство современного субъекта — понимается, таким образом, не просто как скорость перемещения в пространстве. В большом городе, таком как Москва, по-настоящему мобилен не тот, кто способен быстрее переместиться из точки А в точку В, — автомобилист в этом отношении значительно проигрывает пешеходу, использующему метро, — но тот, кто синхронен бурному течению городской жизни, кто «попадает в струю» и «вращается в сферах», тот, кто мобилен в мобильной среде. Именно эта мобильная, «жидкая» среда является естественной средой субъекта, тем публичным «пространством», пространственный характер которого носит целиком виртуальный характер. Но как быть с «реальностью» городских пространств? Слотердайк отмечает, что в современных больших городах общественные места функционируют в качестве «транзитных пустынь»[10], пребывание в которых ограничено временем, необходимым для совершения тех действий, которые полагается совершать в данном месте.

Ричард Сеннет также отмечает транзитный характер публичных пространств в крупных городах, реализуемый на уровне градостроительных решений. «Стирание обитаемого публичного пространства содержит… превратное представление о зависимости пространства от движения»[11]. Многие современные здания строятся с огромными вестибюлями и предваряющими вход в здание территориями, однако их форма противоречит функции — обеспечивать человекопоток. «Идея пространства как производного от движения соответствует связи пространства с дви-

8. Там же. С. 616.
9. Там же. С. 902.
10. Там же. С. 1009.
11. *Сеннет Р.* Падение публичного человека/Пер. с англ. О. Исаевой, Е. Рудницкой, Вл. Софронова, К. Чухрукидзе. М.: Логос, 2002. С. 21.

жением личного автомобиля. Невозможно использовать машину для осмотра города; автомобиль не является средством для туризма, или, скорее, он не используется подобным образом… Вместо этого машина дает свободу передвижения; на ней можно путешествовать, не будучи сдерживаемым формальными остановками… без смены способа передвижения, не нуждаясь в пересадках из автобуса в метро. Улица города обретает тем самым особую функцию — делать возможным движение; если же она его чрезмерно регулирует при помощи светофоров, одностороннего движения и тому подобного, водители становятся нервными и злыми. <…> Опасность проистекает из того, что мы считаем неограниченное передвижение индивида его абсолютным правом. Личный мотоцикл — это логический инструмент для подтверждения этого права, и его воздействие на публичное пространство, особенно что касается городской улицы, состоит в том, что пространство обессмысливается или даже сводит с ума, если оно не может быть подчинено свободе движения»[12].

Превращение публичного пространства в жидкую, изменчивую, темпорализованную среду фиксируется не только в качестве «диагноза», но и в качестве новой эпистемологической ситуации: «…Представление о месте, например, будет более адекватным, если мы увидим в нем не столько нечто постоянное, сколько момент столкновения, не „наличествующее“, фиксированное в пространстве и времени, но изменчивость событий, извилины и текучесть взаимосвязей»[13]. Это новое требование реализуется в теоретической разработке таких понятий, как «поток» или «сеть»: «…Я не согласна с противопоставлением пространства потоков и места. Глобальный город — это место, но в своем функционировании он зачастую проявляет себя в качестве особой, высокоспециализированной сети»[14]. Ярким примером подобного теоретизирования является рассуждение Джона Ло о зимбабвийском втулочном насосе: «Что представляет собой зимбабвийский втулочный насос? Устройство для выкачивания воды из земли, получившее наименование по названию самой значимой части своего механизма? Тип гидравлики, „производящей“ воду в определенных количествах и из определенных источников? Или санитарное устройство, которое благодаря бетонной плите, опалубке, гравию и обсадным трубам, не позволяет просочиться зараженной и грязной воде? Тогда в „состав“ насоса следует включить саму пробуренную сква-

12. Там же. С. 21–22.
13. *Амин Э., Трифт Н.* Внятность повседневного города // Логос. 2002. № 3/4 (34).
14. *Сассен С.* Глобальные города: постиндустриальные производственные площадки // Прогнозис. 2005. № 1(2).

жину, а также все необходимые измерения, инструкции и пробы. Без них насос непригоден. А как быть с местным сообществом? Насос не может существовать вне деревень, поскольку тогда некому будет поддерживать его в рабочем состоянии, может быть, и местное поселение следует добавить к его определению? Тогда, по-видимому, границы определения насоса совпадут с границами Зимбабве: даже по самым скромным меркам зимбабвийский втулочный насос вносит в создание Зимбабве не меньший вклад, чем Зимбабве — в создание втулочного насоса»[15]. Форма — то есть сущность — зимбабвийского втулочного насоса не определима не только в евклидовом пространстве, но также и в пространстве «сетевом». Согласно Ло, насос как изменчивое устройство является частью — и участвует в производстве — особого типа текучей пространственности — «пространства потоков». В этом пространстве стабильно лишь то, что пребывает в непрерывном изменении.

Однако «новая пространственность» чаще служит объектом социальной критики: «Через американские пригороды можно ехать часами, ни разу не увидев на улице пешехода — живое человеческое существо без автомобиля. <…> Это очевидный признак того, что в Северной Америке не остается соседских сообществ. Чтобы такие сообщества могли жить, люди как минимум должны встречаться друг с другом. Встреч с коллегами по работе и даже с друзьями недостаточно. Нужны встречи с разными людьми, с которыми вы делите пространство проживания и с которыми вы готовы разделить ответственность за него»[16]. Джейн Джекобс называет автомобиль главным ликвидатором американских сообществ: автострады и съезды уничтожают те самые места, которые они, как принято считать, должны обслуживать[17]. А главным врагом города и городского образа жизни

15. *Ло Дж.* Объекты и пространства // Социологическое обозрение. 2006. Т. 5. № 1.
16. *Джекобс Д.* Закат Америки. Впереди Средневековье / Пер. с англ. В. Л. Глазычев. М.: Европа, 2006. С. 57.
17. Ср.: «Не все дороги являются истребителями сложившихся сообществ, как это произошло в Северной Америке и в странах, подпавших под влияние американских схем планирования автострад. Некоторые дороги-улицы знамениты тем, как они обогащают жизнь сообществ, обеспечивая частый, необязательный и скорее приятный контакт людей лицом к лицу. И в Северной Америке мейн-стрит, главная улица, исполняла эти функции. Однако оказалось, что ее легко превратить в унылый, монотонный инструмент истребления сообщества.

Другой тип дороги — бульвар — способен обеспечить весь спектр потребностей квартала в перемещении: тротуары, параллельные им дорожки для велосипедистов и роллеров, полосы для общественного транспорта и отдельные полосы для автомобильного транзита и местного движения. Многофункциональные бульвары в Северной Америке почти

Джекобс считает практику зонирования, утвердившуюся в североамериканской культуре в 1916 году и направленную на снижение плотности городского пространства и застройки и ликвидацию мест, где традиционно смешивались и переплетались многообразные несхожие виды деятельности[18].

Необходимость встреч и бесед в обстановке неформального товарищества улицы, кофейни или закусочной для существования города как такового подчеркивает и Кристофер Лэш: «Если элиты говорят лишь сами с собой, то одна из причин этого — отсутствие институций, которые сделали бы возможной общую беседу поверх классовых границ. Гражданская жизнь требует обстановки, где бы люди сходились на равных, невзирая на расу, класс или национальное происхождение. По причине упадка гражданских институций, от политических партий до публичных парков и неписаных мест встречи, беседа сделалась почти столь же узкоспециальной, сколь и производство знаний. Социальные классы разговаривают сами с собой, на своем собственном диалекте, недоступном для посторонних; общаются они между собой лишь по торжественным случаям и официальным праздникам. Парады и другие подобные зрелища не восполняют недостатка в неформальных встречах. Даже пивная и кофейня, поначалу, кажется, ничего общего не имеющие с политикой или искусством жизни в городе, вносят свою лепту в не знающую берегов, раскованную беседу, на которой процветает демократия, — теперь же и им грозит истребление по мере того, как питейная и закусочная в округе по соседству уступают место торговым центрам, заведениям с едой на скорую руку и на вынос[19]. Наш подход к еде и питью все меньше и мень-

не известны. А те, что есть, как правило, являют собой не более чем тени того, чем они могли бы быть. Однако в других странах, особенно средиземноморской культуры, бульвары остаются местами, куда с удовольствием устремляются люди после окончания рабочего дня: повидать соседей, переговорить со знакомыми, узнать новости, посидеть, беседуя, за кофе или пивом, поглядывая на эту переменчивую сцену, включая детей, играющих на тротуаре. Жители городов и городских кварталов в большей части мира осознают, что бульвар представляет собой стержень бытия их сообществ. Хороший бульвар всегда обсажен деревьями по краям и по оси, поскольку главной заботой хорошего ландшафтного архитектора было и остается создание привлекательного окружения для пешехода» (Там же. С. 224–225).

18. См. Там же. С. 229–230.

19. Ср.: «Вещи, не обеспеченные коллективной организацией, требуют непропорциональной затраты сил. По этой причине нет „домашнего уюта“. Но нет и кафе. Свободная торговля и свободная интеллигенция ликвидированы. Тем самым кафе лишены публики. Для решения всех дел, включая личные, остаются только контора и клуб. Здесь же человек действует по законам нового „быта“ — новой среды, для которой существу-

ше связывается с культом и обрядом. Он сделался чисто функциональным. Мы едим и пьем на ходу. Наша привычная гонка не оставляет ни времени, ни — что важнее — мест для хорошего разговора. И это в городах, вся суть которых, можно сказать, — ему благоприятствовать»[20]. Без хорошего разговора, — замечает Лэш, — город становится не более чем местом, где можно так или иначе «проводить время», например, «работать» или «развлекаться». В таком городе становиться все сложнее делать то, что не сводится к «времяпрепровождению» — пускать корни, растить детей, жить и умирать.

Анри Лефевр видит главный порок современной системы городского планирования в ее аналитичности, позволившей «выделить то, что представлялось в живом организме старого города… как единое целое — функции. На всех уровнях — на уровне жилища, дома, соседского сообщества, квартала, города в целом — функции, совершенно иначе выглядевшие в спонтанном городском организме, оказались дифференцированными и обособленными. Это — функции обмена, оборота, труда, культуры, досуга и т. д. Архитекторы и урбанисты осуществили во времени и пространстве анатомический и гистологический анализ старого города»[21]. Лефевр делит объекты городской среды на унифункциональные, мультифункциональные — например, кафе, ларьки, рынки в качестве мест встречи и ячеек коллективной жизни, мест торговли и обмена услугами, — и трансфункциональные — например, памятники, которые несут определенные функции и, кроме того, имеют символический, эстетический, культурный и даже «космический» характер, несводимый к функциональности. Актуальное состояние городской среды в современных мегаполисах характеризуется, прежде всего, тотальным преобладанием унифункциональных объектов. Так, улица — это не более чем место для проезда. Ей все сложнее упорствовать в собственной, несводимой к функции обеспечения трафика реальности — вырывать людей из состояния изоляции[22] и дефицита общения,

ет только функция трудящегося в коллективе. Новые русские называют социальную среду единственным надежным воспитателем» (*Беньямин В.* Москва // Беньямин В. Произведение искусства в эпоху его технической воспроизводимости. Избранные эссе. М.: Медиум, 1996. С. 180).

20. *Лэш К.* Восстание элит и предательство демократии / Пер. с англ. Дж. Смити, К. Голубович, О. Никифорова. М.: Логос, Прогресс, 2002. С. 95.

21. *Лефевр А.* Идеи для концепции нового урбанизма // Социологическая теория: История, современность, перспективы. Альманах журнала «Социологическое обозрение». СПб.: Владимир Даль, 2008. С. 148.

22. «В новых городских ансамблях отсутствие спонтанной и органичной общественной жизни доходит до полной „приватизации“ существования. Люди уходят в семейную, „приватную“ жизнь. И такой уход наблюдался повсеместно в последние годы в высоко развитых индустриальных стра-

быть спонтанным театром, местом игр без четких правил и тем более интересных, местом встреч и многочисленных побуждений — материальных, культурных, духовных. Это означает, что исчезает трансфункциональная реальность города как такового.

Жан Бодрийяр так характеризует суть современной «коммуникации», разворачивающейся в городской среде: «Слишком много капиллярной диффузии, слишком много осмотического движения, слишком много перемещений, слишком много сообщающихся сосудов, сцеплений, взаимодействия. Слишком много общения в опустошенном пространстве. <…> В мегаполисе представлены все элементы социальности, они собраны здесь в идеальный комплекс: пространственная близость, легкость взаимодействия и взаимообмена, доступность информации в любое время. Но вот что происходит: ускорение и интенсификация всех этих процессов порождает в индивидах безразличие и приступы замешательства. Моделью этого вторичного состояния, когда в атмосфере всеобщего безразличия каждый вращается на собственной орбите, словно спутник, может послужить транспортная развязка: пути движения здесь никогда не пересекаются, вы больше ни с кем не встречаетесь, ибо у всех одно и то же направление движения; так, на экране определителя скорости видны лишь те, кто движется в одну и ту же сторону. Может, в этом и заключается суть коммуникации?»[23] Эффектом формирования образцовой, абсолютно прозрачной, сверхскоростной среды коммуникации становится уничтожение обычного, традиционного пространства человеческой близости и соседства.

Какие формы мобильная среда приобретает в городе Москве? Насколько мобильность субъекта оторвана от «реальности» го-

нах, там, где не ставились открыто и публично политические проблемы. Форма существования людей в крупных городских ансамблях доводит до предела общую тенденцию. К несчастью, из-за большого количества детей и демографической структуры, свойственной новым городским ансамблям, из-за звукопроницаемости стен и перекрытий, из-за шума, из-за неумеренного потребления контролируемых „массмедиа“ (особенно телевидения), играющих роль наркотиков, из семейной жизни исчезает интимность. Пропадает то, что в ней ищут. „Приватная“ жизнь вязнет в промискуитете, исчезает в потоке шумов и поверхностной информации. Происходит драматическое превращение ее в „приватную жизнь“ в самом крайнем смысле слова, иначе говоря, в состояние лишенности и фрустрации, которое терпят, подчиняясь своего рода общественному, человеческому оцепенению» (*Лефевр А.* Идеи для концепции нового урбанизма // Социологическая теория: История, современность, перспективы. Альманах журнала «Социологическое обозрение». СПб.: Владимир Даль, 2008. С. 151–152).

23. *Бодрийяр Ж.* Город и ненависть // Логос. 1997. № 9. С. 110–111.

родских пространств и вписана в виртуальный порядок «московской жизни»? Во-первых, следует напомнить, что Москва в советской культуре — это не просто административный центр страны, это ее «сердце», средоточие жизни, место, где происходит самое важное, то, что касается каждого человека, определяет его судьбу, его историю как часть истории большой страны. В Москву приезжают не просто для того, чтобы «подняться» или «выйти в люди», но чтобы, в первую очередь, «стать человеком», стать тем, кто имеет моральное право участвовать в создании общей истории. Это символическое значение столицы СССР сочеталось с ее значением в порядке социального воображения как города заносчивых людей, которым повезло с жильем, работой, снабжением продуктами, промтоварами и ширпотребом. В постсоветской России Москва утратила символическое значение города, в котором вершится общая история, но зато приобрела значение государства в государстве, где каждый может легко сделать свою личную историю. Герою советской мифодрамы, покорявшему Москву, приходилось ковать себя на ярком свету рабочего полдня, изживая собственный провинциализм. Герой девяностых не выходит из тени. Его личная задача — остаться человеком, достигнув, например, вершин криминального бизнеса. Эта задача не всегда выполнима: прежние дружеские связи часто не выдерживают проверки большими деньгами. Если советский человек в Москве становится собой, утрачивая корни и вместе с тем получая возможность относиться к своей «малой родине» как к неотъемлемой части огромной страны, то человек постсоветский в Москве теряет себя, безуспешно пытаясь найти опору в материальных суррогатах растоптанных человеческих отношений. Так или иначе, в порядке символического Москва играет роль всероссийского органа становления взрослым, по-настоящему дееспособным, даже если такая «путевка в жизнь» не сулит ничего хорошего.

Из этого следует, во-вторых, что в реальности нынешней жизни москвичи как особая человеческая формация перестали существовать. Раньше можно было стать москвичом, подражая определенным образцам, включаясь в особое пространство московской жизни, населенное легко узнаваемыми персонажами. Сегодня изменился сам характер подражания. Объектом «советского» подражания были не столько вещи, слишком редкие и недоступные, сколько стиль жизни: музыка, формы досуга, чтение, общение с друзьями, фразеология, иконография. Разумеется, сегодня также можно пытаться подражать определенному образу жизни, но эти попытки становятся все более трудноосуществимыми потому, что «постсоветские» образы жизни определяются прежде всего через обладание или не-обладание

теми или иными вещами. В этом смысле усвоение какого-то особого старомосковского стиля жизни стало необязательным: чтобы стать москвичом, достаточно просто иметь московскую жилплощадь. «Москвич» перестал быть социальным феноменом. Но зато возникло огромное количество гораздо более тонких различий: «владелец Жигулей» и «владелец BMW», «обладатель телефона Samsung» и «обладатель телефона Vertu», «обладатель телефона Samsung SGH-C140» и «обладатель телефона Samsung SGH-E910» и так далее. Эти тонкие различия формируют конкурентную социальную среду, которая изнутри выглядит как обладающая крайне высокой степенью мобильности. Чтобы поймать волну социального успеха, достаточно сменить автомобиль или телефон — разумеется, не раз и навсегда, но с тем чтобы через какое-то время сменить их еще и еще раз, то есть в порядке открытой серии. Серийный характер потребления состоит в том, что вещь недостаточно просто иметь, ее необходимо иметь какое-то время, ведь обладание устаревшей вещью — это симптом социальной деградации и отсутствия перспектив. В этом смысле высокая частота смены вещей в серии, вероятно, может компенсировать их низкую потребительскую ценность. Таким образом, нас все меньше беспокоит онтология вещей и все больше — их хронология.

В-третьих, и это гораздо более существенно для нашей темы, в результате изменения характера социального подражания отпала необходимость в разнообразных средовых феноменах городской жизни, связанных с трансляцией стилевых, культурных, нематериальных образцов, и, в частности, в традиционно понимаемых «публичных пространствах» — парках, скверах, бульварах, дворах. Конечно, сами парки и скверы остались, точнее, осталась «материальная база», но социальный смысл этих «центров досуга» претерпел значительные трансформации. Можно сказать, что если какое-то время назад общественные места служили «наслоению функций на одной территории, способствующему смешению опыта, приобретаемого на этой территории <…> смешению трудовых нужд, ухода за детьми, общения взрослых и в спонтанных встречах незнакомых горожан в одном доме или около него»[24], то сегодня главной особенностью этих мест является их монофункциональность, препятствующая синтетическим формам деятельности и, следовательно, передаче социального опыта. Растущая дискретность и «аналитичность» городской среды способствует организации повседневной жизни в виде серии элементарных действий, для выполнения каждого

24. *Сеннет Р.* Указ. соч. С. 340.

из которых требуется определенное время. Если раньше «двор» был таким местом, где игры детей, разговоры взрослых, сушка белья или починка мотоцикла не были функционально разделены и пространственно разграничены, то сегодня территория двора, как правило, разделена на пространственно и функционально несовместимые сегменты, такие как гараж, парковка, детская площадка[25], спортивная площадка, собачья площадка, газон. Если раньше пребывание «во дворе» не было подчинено каким-то готовым схемам времяпрепровождения и допускало незапланированные сценарии социального взаимодействия, то сейчас на придомовой территории вряд ли удастся сделать больше, чем просто выгулять собаку или ребенка, поставить машину, в лучшем случае коротко пообщаться с соседями[26]. Все

25. О том, насколько изменился социальный смысл «детской площадки», можно судить хотя бы по следующему фрагменту Вальтера Беньямина, относящемуся к 1926/1927 году: «В каждом московском районе уже несколько лет есть „детские площадки". Ими заведуют воспитательницы, у которых редко бывает больше одного помощника. Как она найдет общий язык с детьми своего района — ее дело. Там раздают еду, устраивают игры. Сначала приходит человек двадцать или сорок, но если руководительница находит нужный подход, то через пару недель площадку могут заполнить сотни детей. Ясно, что традиционные педагогические методы не дали бы в работе с этими массами детей ничего. Чтобы вообще дойти до них, быть услышанными, необходимо следовать как можно ближе и как можно яснее речи самой улицы, всей коллективной жизни. <…> Если же к тому же представить себе, что руководительница должна восемь часов следить за детьми, занимать и кормить их, при этом она же ведет бухгалтерию всех расходов на хлеб, молоко и разные вещи, что она за все это отвечает, с безжалостной очевидностью становится ясно, сколько остается от частной жизни у тех, кто эту работу выполняет» (*Беньямин В.* Москва… С. 171–172).

26. Ср.: «В Москве, наряду с компактными парками, которые, впрочем, редко приближаются по степени упорядоченности к французскому, имеются, с одной стороны, лесные массивы с нерегулярной структурой, с другой, дворовые площадки, где совмещаются слабо геометризированные посадки, лавочки со столиками, детский комплекс с обязательными песочницей и качелями, наконец, спортивные снаряды, в частности, турник. В отличие от парижского парка, московский двор не предполагает прогулки по ясно прочерченным дорожкам. Кроме того, его организация предполагает не сквозное разглядывание, но, прежде всего, локализованный телесный контакт: посиделки с пивом, дворовую гимнастику, мойку автомашины, уединение в „дальних углах", курение тайком в компании сверстников. Подобное соединение природы с городской инфраструктурой — это не примирение пространств улицы и дома, но, прежде всего, аналогичное приусадебному, функционально не дифференцированное присвоение места для подсобных нужд, телесной активности и не регламентированной публичным кодексом коммуникации. Это продукт незавершенной — с точки зрения доходности и прозрачности — рационализации» (*Бикбов А.* Москва/Париж: пространственные структуры и телесные схемы // Логос. 2002. № 3/4 (34). На наш взгляд, соци-

эти действия обладают готовым социальным смыслом, который выражается в единицах потраченного на них времени. Это означает также, что действие «погулять с ребенком» и действие «посмотреть сериал» функционально взаимозаменимы: ценность прогулки и ценность телепросмотра не связаны с преимуществами пребывания в публичной или приватной сфере, они связаны исключительно с положением этих событий в серии, которое может быть достаточно произвольным. То, что прогулка — «для здоровья», а сериал — «для души», определяет не столько смысл этих событий самих по себе, сколько их статистическую сочетаемость в одной серии. В том, что мы делаем каждый день, должно быть что-то для тела и что-то для души, надо найти время и для заботы о семье, и для заботы о себе, то есть для отдыха и общения с друзьями.

В результате «темпорализации» жизненных горизонтов утрачивается не только опыт совместности, ненормированный и нехронометрированный, но также и социальная значимость профессии. Мобильный субъект должен иметь «источник дохода», а лучше несколько, и чем сильнее этот источник связан с образованием и профессионализацией, тем ниже мобильность. Это не может не оказывать влияние на взаимодействие людей в публичном пространстве: социальная определенность индивида больше не является значимой характеристикой этого взаимодействия, точнее, она редуцируется к относительной материально-вещной определенности. Таким образом, чуть ли не единственным видом опыта, который мы можем приобрести в бывшем пространстве «двора», является опыт сравнения нашего материального положения с материальным положением соседей, исчисляемым по частоте и значимости совершаемых ими покупок.

Подобные «эффекты темпорализации» имеют место и применительно к городскому пространству в целом. Так, в Москве принято отмерять расстояния не километрами, а часами и ми-

альная реальность, схваченная в данном описании, за последние годы практически перестала фиксироваться средствами опытного наблюдения. Еще сохранившиеся кое-где островки спонтанной коммуникации и нерегламентированной телесности все чаще воспринимаются социально активными горожанами в качестве локусов социального неблагополучия и моральной деградации. Таким образом, чтобы прикоснуться сегодня к «уходящей натуре» городского образа жизни с его насыщенной публичной жизнью, демократической дискуссией в кофейнях и плодотворным обменом опытом с представителями всех городских сословий, надо быть «алкашом», лицом без определенного места жительства, трудным подростком, тунеядцем, анархистом, революционером, — или всеми ими одновременно.

нутами. Районы Москвы различаются по «темпу жизни»[27]. Качество социальной среды также измеряется «темпами» — темпами строительства, ввода в эксплуатацию, обеспечения объектами «инфраструктуры» и обеспечения быстрого доступа горожан к этим объектам. «Быстрый доступ» — краеугольный камень городского планирования, а автомобильные пробки — а также то, что некоторые граждане пользуются специальным режимом перемещения по городу и в пробках не стоят — вот, пожалуй, единственная проблема, которую москвичи с неподдельной страстью готовы обсуждать в прямых эфирах городских радиостанций. С пробками связан любопытный пространственный парадокс. На первый взгляд, пробка создается в момент превышения некой критической плотности автомобильного «потока» на данном участке. «Поток» при этом рассматривается как «объективное явление», имеющее — в целом — устойчивую тенденцию к возрастанию. Это означает, что рост автомобильной массы должен сопровождаться возникновением заторов в первую очередь на узких улицах, и только потом — на широких проспектах. Однако радиосводки говорят об обратном: в «часы пик» первыми «встают» транспортные магистрали с наибольшей пропускной способностью. Следовательно, аналогия с водным потоком не работает[28]. Создается впечатление, что в часы пиковых нагрузок к «традиционным» местам возник-

27. Ср.: «Эти разные районы, расположенные на разных расстояниях от центра, характеризуются разными уровнями мобильности населения» (*Парк Р.* Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок // Социологическое обозрение. 2006. Т. 5. № 1.

28. Здесь полезно привести замечания Джейн Джекобс о непродуктивности метафоры потока: «В середине 1950-х годов я была в числе тех тысяч жителей Нью-Йорка, кто пытался спасти Вашингтон-сквер, главный публичный парк Гринвич-Виллидж. Через него пытались провести автотрассу, а затем — превратить в круговую транспортную развязку. После того как обе эти угрозы были предотвращены, наше общественное движение перешло от оборонительной тактики к наступлению. Мы твердо отстаивали наш проект, согласно которому дорога с двусторонним движением, которая пересекает парк, должна быть закрыта для любого транспорта, кроме скорой помощи и пожарных машин. Мы осознавали, что этот пережиток эпохи карет и колясок может сыграть роль троянского коня, с помощью которого удастся уничтожить и парк, и сообщество путем расширения или иной реконструкции.

Когда пробное закрытие дороги стало неизбежностью, член транспортной комиссии заверил нас, что автомобильное движение подобно потоку воды: если его перекрыть или отвести в сторону, оно найдет себе каналы там, где сопротивление будет наименьшим. Он предсказывал, что когда дорога исчезнет, а новой поблизости не проведут, все узкие улицы в окрестностях парка будут забиты машинами. <…> Все его предсказания оказались лживыми. Поблизости трафик не вырос нигде. Напротив, замеры показали, что в окрестностях парка движение сократилось.

новения пробок съезжается непропорционально большое количество машин. То есть если бы водители в общем случае действовали как рациональные субъекты, целью которых является максимально быстрое перемещение из одного пункта в другой, они бы избирали более эффективные схемы движения по городу[29]. Отсюда вывод: автомобиль — не столько средство пере-

Пробное закрытие дороги было настолько удачным, что ему тихо придали постоянный характер.

Куда делся исчезнувший трафик? Этот новый вопрос возник спонтанно, но никто не попытался ответить на него. Его просто проигнорировали, высказав несколько неопределенных суждений: наверное, часть водителей предпочли менее утомительные пути, или пересели на общественный транспорт, или стали ходить пешком. <…>…а может, исчезновение части трафика — автомобилей и тех, кто в них ездит, — это всего лишь исчезновение части времени, проводимого на дороге? Повторяющийся феномен исчезновения трафика заставляет предположить, что нечто существенное кроется не столько в поведении водителей на дороге, сколько в самом закрытии улиц для движения. Это еще не ответ на загадку, но, возможно, стоит это исследовать» (*Джекобс Д.* Закат Америки. Впереди Средневековье/Пер. с англ. В. Л. Глазычева. М.: Европа, 2006. С. 109–114). Ср.: «Для организации городского движения главное не ширина улицы, а частота потоков. Грубо говоря, если у вас одна дорога в восемь полос, то у нее будет пропускная способность много хуже, чем даже у трех двухполосных улочек. Тут конечно, надо было сравнивать, математические модели строить, обсуждать их. Я не специалист, но я знаю, что есть простой закон: чем шире улица в городе, тем больше поток, а значит, и больше вероятность пробок. Вот этот эмпирический закон уже выведен в мире и всем известен. И поэтому расширение Ленинградки или прочее в этом же роде — это продолжение логики пятидесятилетней давности» (*Глазычев В.* Остров Москва // Эксперт. 02.07.2007. №25 (566).

29. Джекобс указывает на характерные ошибки в планировании уличной сети, приводящие к увеличению плотности трафика: «Ошибка номер один заключается в автомагистралях с усложненным доступом к ним и их съездными рампами. Проектировщикам следовало бы спросить себя: „Как мы можем облегчить огромному числу пользователей возможность достичь целей простейшим способом при всем разнообразии этих целей?“ По-видимому, они задали себе совсем другой вопрос: „Как людям с наибольшей скоростью достичь мест своего назначения в городском центре?“ <…> Ошибка номер два нашла выражение в знаках „нет поворота налево“, „остановка запрещена“ и „одностороннее движение“…, вынуждающих … водителя ездить кругами, чтобы добраться до нужного места. Эти осложнения были придуманы для того, чтобы убрать с пути машины, реализуя идею скоростного движения. <…> Главным препятствием для распутывания клубка проблем, порожденных этими двумя ошибками, является застарелая парадигма. Планировщики дорог и инженеры-транспортники откуда-то взяли, что движение значит больше, чем его цель — неуместная аналогия с философской доктриной бытия [*вероятно, имеется в виду различие сущности и существования в экзистенциализме. — А. Г.*], — и уверили себя в этом. В основании этой парадигмы так и видишь мальчиков, толкающих игрушечные машины, восторженно приговаривая при этом: „З-з-з“ и „Р-р-р“» (*Джекобс Д.* Указ. соч. С. 116–118).

движения, сколько мобильная среда, в которой реализует свою мобильность современный субъект, причем именно в силу наличия пробок автомобиль становится средовым феноменом, а не просто удобным инструментом пространственного перемещения. Пробки со всей наглядностью демонстрируют способность автомобиля удерживать субъекта в сфере своего притяжения, несмотря на всю иррациональность и даже абсурдность езды по городу на личном автотранспорте. В каком-то смысле автомобиль является сегодня преобладающим типом публичного пространства в городе Москве. Именно находясь в автомобиле, индивид приобретает такие свойства и включается в такие отношения, которые обладают универсальной значимостью в нашем обществе. Разумеется, тут можно назвать такие полезные свойства, как способность ощущать тонкую границу между правилом и его нарушением, наблюдательность, быстрота реакции, чувство дистанции. И такие важные отношения, которые возникают в процессе решения вопросов с представителями дорожной инспекции или другими водителями, движения в плотном потоке машин, взаимодействия с заправщиками, парковщиками, представителями автосервиса или страховой компании. Однако перечисленные свойства — не более чем частные проявления общего свойства мобильности. А все перечисленные отношения являются, в общем смысле, конкурентными отношениями по поводу реализации индивидуального ресурса мобильности. Социализация субъекта в публичном пространстве, создаваемом автомобилем, протекает в регистре взаимодействия, коммуникации и включения, но также, — поскольку в этом пространстве реализуют свою мобильность не только автомобилисты, но и пешеходы, автомобилем — пока — не обладающие, — и в регистре исключения и депривации[30]. Участие городской администрации в формировании этого публичного пространства заключается не только в масштабном дорожном и гаражном строительстве, но и в реализации такой информационной политики, которой больше всего подходит слоган: «В своих проблемах пешеходы виноваты сами» — и которую

30. Ср.: «…Автомобиль стал предметом одежды, без которого мы в городской среде чувствуем себя неуверенными, раздетыми и несовершенными. <…> Все большее смущение вызывает превращение автомобилей в реальное население наших городов, в результате которого произошла утрата человеческого масштаба в энергиях и в расстояниях. Планировщики городов пребывают в раздумьях о том, какими способами и какими средствами выкупить наши города для пешеходов у крупных транспортных компаний» (*Маклюэн Г. М.* Понимание медиа: Внешние расширения человека/Пер. с англ. В. Николаева. М.; Жуковский: КАНОН-пресс-Ц, Кучково поле, 2003. С. 247).

можно — в очередной раз прибегнув к спасительному латинизму — назвать политикой негативной мобилизации.

Однако нас в большей степени интересует политика градостроительная. Основополагающим принципом формирования московской городской среды является принцип «точечности», а ключевым понятием профессионального словаря градостроителя — понятие «инфраструктуры». «Точечность», в отличие, например, от «объемности» или «линейности», означает взгляд на городскую среду как на абсолютно дискретную, состоящую не из сопряженных пространственных комплексов, уникальных и потому требующих каждый раз особого подхода, но из отдельных «местоположений», единственным отношением между которыми является расстояние, измеряемое в метрических единицах. Такой нивелирующий подход позволяет не только сочетать на одной территории несочетаемые, по меркам профессиональных архитекторов, объекты, но и рассматривать каждое «местоположение» в соответствии с правилом предельной функциональности. Это означает, что на пустыре по умолчанию будет построен жилой дом, офисный центр, гостиница или гараж. При наличии неких дополнительных обстоятельств решение может быть изменено в пользу строительства больницы, школы, детского сада или магазина «эконом-класса». И только в плане показательной реализации некой «потемкинской» программы на пустыре может быть разбит сквер, — но даже в этом случае вряд ли это будет «нерегулярный» сквер, пребывание в котором не ограничено рамками какого-то жесткого формата. В парадигме «точечности» оправданием низкой функциональности и рыночной эффективности объекта служит его насыщенность и плотность. Сквер необходимо насытить элементами декора — например, клумбами — до такой степени плотности, которая подчиняет пребывание в пространстве сквера единой форме перемещения по пешеходным дорожкам с перерывами, занимаемыми сидением на скамье. Эффектом насыщения и уплотнения пространства, отрицания пустоты, масштаба и дистанции является утрата пространством собственной формы. Вместо формы бывшие «публичные пространства» обрели функцию, и функция эта заключается в том, чтобы служить времяпрепровождению. Мобильный субъект требует от места проведения досуга насыщенности, достаточной для заполнения какого-то промежутка времени, и плотности, позволяющей заполнять этот промежуток времени непрерывно и равномерно[31].

31. Иллюстрацией к сказанному может послужить услышанная автором фраза: «Как-то всего мало…», — принадлежащая некой разочарованной посетительнице Московского зоопарка.

Нормативное требование предельной функциональности, а также насыщенности и плотности дискретной среды, обнаруживается также и в характере использования термина «инфраструктура». Московские чиновники называют инфраструктурой все то, что создается и поддерживается на городские деньги, то, существование и нормальное функционирование чего составляет собственную сферу компетенции городских властей. Это не только дороги, мосты, склады, общественный транспорт, телекоммуникационные системы, системы водоснабжения, электроснабжения, газоснабжения, канализации и утилизации мусора, — то, что входит в минимальный перечень объектов инфраструктуры[32], — и не только больницы, школы, детские сады, спортивные сооружения, административные и прочие здания городского подчинения, парки, пляжи, рынки, ярмарки, памятники, кладбища и другие элементы городской среды, расходы на обслуживание которых заложены в городском бюджете. Это также некое оптимальное распределение объектов инфраструктуры в абстрактном и бесконечно делимом пространстве города. Существенно то, что сложившееся в том или ином районе хрупкое равновесие между архитектоникой локальной среды и жизнедеятельностью людей — результат многолетнего симбиотического взаимопрорастания города и человека — никогда не рассматривается городскими планировщиками в качестве оптимального состояния инфраструктуры. Многочисленные конфликты между московскими чиновниками и теми профессиональными архитекторами, которые выступают за консервацию и бережную реставрацию памятников, обнаруживают следующую тенденцию: чиновники и те специалисты по городскому планированию, к рекомендациям которых чиновники прислушиваются, относятся к элементам городской среды исключительно как к материальным объектам. Это означает, что сохранение ветхого и забота о вековой плесени несовместимы с установкой на «динамичное развитие» городской инфраструктуры[33]. Город станет по-настоящему мо-

32. См., например, статью «Infrastructure» в английском разделе «Википедии».

33. Герман Люббе пишет об этом так: «В чем же состоит положительный смысл историзированного наглядного представления о прошлом, угроза которому, тем не менее, заложена в условиях его реализации? Кратчайший из всех встреченных мною до сих пор ответов на этот вопрос принадлежит градостроителю и архитектору Бенедикту Хуберу, и касается он охраны памятников. Приведем этот ответ и здесь: „В случае, если в год сносится более двух-трех процентов старых построек“, расположенных в рабочих и жилых кварталах наших городов и деревень, „и их место занимают постройки новые“, то, по мнению Бенедикта Хубера, „граждане чувствуют себя неуверенно и соответственно реагируют“. Обусловленная

бильной средой для мобильного субъекта только в том случае, если «тело» города будет непрерывно и радикально обновляться[34]. Поэтому если нам говорят, что в том или ином районе

темпом происходящих изменений утрата доверительной близости — это правдоподобное побочное следствие происходящих изменений. А причиной этого является исторически беспрецедентная динамика эволюции нашей жизненной среды, создаваемой градостроительством. Столь же правдоподобно и то, что этим обусловлены и усилия защитников памятников архитектуры, равным образом беспрецедентные по масштабу и профессиональной исторической квалификации. Их достижения представляют собой результат работы по восполнению обусловленной темпом происходящих изменений утраты доверительной близости. Консервируя прошлое, защитники памятников архитектуры защищают условия возможности поддерживать опыт непрерывности. Они защищают узнаваемость. Они удерживают в настоящем то, что связывает современность с прошлым в коллективных и индивидуальных воспоминаниях» (*Люббе Г.* Охрана памятников, или Парадоксы стремления старое вновь сделать старым // Прогнозис. 2005. № 1(2). Ср.: «Чем быстрее городская и сельская архитектурная среда, под воздействием экономически и технически обусловленной динамики строительства, на наших глазах становится чужой, тем сильнее мы стремимся сохранить самое близкое нам — опыт самотождественности во времени» (*Люббе Г.* В ногу со временем. О сокращении нашего пребывания в настоящем // Вопросы философии. 1994. № 4. С. 97). Применительно к Москве похожие мысли высказывает Виталий Куренной: «Потребность в стабильности организации городского пространства многократно умножается именно в современном городе, отличающемся высочайшей степенью социально-экономической динамики. Нынешний житель Москвы включен в совершенно особый тип экономики, скорость изменения которой образует все очарование и безумие жизни современного мегаполиса. Эта жизнь обладает собственным ритмом и строгостью, разворачивающейся в сфере, далекой от архитектуры. Для горожан, живущих этой напряженной жизнью, фундаментально необходима компенсация. Эта компенсация воплощается в наборе привычек — поведенческих, визуальных и моторных. Но эти привычки могут быть сформированы лишь в силу наличия постоянных „городских мест“, к которым привязаны горожане как горожане, — это места зрелищ, встреч и торговли. В противном случае они не горожане, а кочевники, сосредоточенные лишь на своем собственном сложном социальном пути и не обладающие памятью, привязывающей их к определенному месту — городу как таковому» (*Куренной В.* Символ призрака. Стремительное изменение городской среды вызывает у горожан стресс и ведет к социальной нестабильности // Политический журнал. 14 ноября 2005. № 38 (89).

34. Эту связь между непрерывным обновлением и мобильностью — в характерной для того времени модальности *мобилизации* — увидел в Москве в 1926 году Вальтер Беньямин: «Административные правила меняются день ото дня, да и трамвайные остановки блуждают, магазины превращаются в рестораны, а несколько недель спустя — в конторы. Это поразительное экспериментальное состояние — оно называется здесь „*ремонт*“ — касается не только Москвы, это русская черта. <…> Вряд ли что еще сильнее определяет Россию сегодня. Страна день и ночь находится в состоянии мобилизации, впереди всех, разумеется, партия. По-

имеется «сложившаяся инфраструктура», данное утверждение следует читать так: это перспективный, динамично развивающийся район, инфраструктура которого находится в состоянии перманентного обновления. Оптимальное состояние инфраструктуры далеко от статичного равновесия, «совпадения» среды и сообщества. Мобильный субъект вправе требовать от района проживания не просто наличия, например, удовлетворительного количества гаражей и парковок, но постоянного роста их количества, не отстающего от роста числа личных автомобилей. Таким образом, инфраструктура должна быть в каждый отдельный момент времени достаточно насыщенной и достаточно плотной, чтобы отвечать требованиям, предъявляемым к мобильной среде: в этой среде не должно быть замкнутых локальных пространств, отгороженных от бурных течений и энергичных ритмов большого города — пассажиропотоков, машинопотоков, финансовых потоков, маршрутов индивидуального успеха и схем быстрого доступа к терминалам межперсональной коммуникации. Городская среда должна обеспечивать всеобщий транзит и служить тотальной «маршрутизации» и «сериации» человеческой жизни. Большой город создает мобильного субъекта, все существо которого обращено к бытию в единственной по-настоящему мобильной среде, имя которой время.

Не исключено, что иррациональный, гетерономный характер московской мобильности, выражающийся в необходимости использовать избыточные, чрезмерные, неподдающиеся логическому анализу средства для достижения обыденных жизненных целей, обусловлен специфическим характером московского времени: «…Вся московская жизнь представляет собой изнури-

жалуй именно эта безусловная готовность к мобилизации отличает большевика, русского коммуниста от его западных товарищей. Материальная основа его существования настолько ничтожна, что он годами готов в любой момент отправиться в путь. Иначе он бы не справился с этой жизнью» (*Беньямин В.* Москва... С. 176). Ср.: «Вообще же, похоже что из-за неизменной убогости просящих милостыню, но может и из-за их хитрой организации, но они — единственная надежная структура московской жизни, всегда сохраняющая свое место. Потому что все прочее здесь пребывает под знаком *ремонта*. В холодных комнатах еженедельно переставляют мебель — это единственная роскошь, которую можно себе с ними позволить, и в то же время радикальное средство избавления от „уюта“ и меланхолии, которой приходится его оплачивать. Учреждения, музеи и институты постоянно меняют свое местопребывание, и даже уличные торговцы, которые в других краях держатся за определенное место, каждый день оказываются на новом месте» (*Беньямин В.* Московский дневник/Пер. с нем. С. Ромашко. М.: Ad Marginem, 1997. С. 52).

тельную борьбу между разными и несовместимыми представлениями о времени»[35]. Вальтер Беньямин пишет: «Для каждого московского жителя дни насыщены до предела. <…> Чувство ценности времени отсутствует — несмотря на все попытки „рационализации“ — даже в самой столице России. <…> „Время — деньги“ — для этого поразительного лозунга на плакатах потребовался авторитет Ленина; настолько чуждо русским такое отношение ко времени. Они растрачивают все. (Можно было бы сказать, что минуты для них — словно опьяняющий напиток, которого им все мало, они хмелеют от времени). <…> Основная единица времени — „сейчас“. Это значит „тотчас“. В зависимости от обстоятельств это слово можно услышать в ответ десять, двадцать, тридцать раз и часами, днями или неделями ждать обещанного. <…> Потому катастрофические потери времени, нарушение планов постоянно на повестке дня, как „ремонт“. Они делают каждый час предельно напряженным, каждый день изматывающим, каждую жизнь — мгновением»[36]. Главным содержанием московской жизни, по Беньямину, является алхимическая трансмутация власти. Подобно золотоискателям в Клондайке, жители Москвы с утра до вечера ищут власть. Власть, конечно же, не является чем-то таким, что можно отыскать подобно золоту. Скорее, ее можно внезапно обрести в результате превращения самого себя. Нужно попасть в бесчисленное количество ситуаций в течение месяца, чтобы в результате какого-то неожиданного поворота событий оказаться при власти. «Конечно, в результате может возникнуть своего рода опьянение…»[37] Но не властью. Опьяняет само текущее подобно меду[38] время.

Наркотический эффект оказывает именно характер течения московского времени. Оно не бежит, не подгоняет спешащих людей, не заставляет рассчитывать минуты и расстояния, — оно стекает вязкой и липкой массой, увлекая за собой обездвиженных золотоискателей. Эффект наркоза испытывает водитель, стоящий в многочасовой пробке, бизнесмен, столкнувшийся с бюрократической машиной «сдержек и противовесов», обманутый дольщик, проводящий время своей жизни в пикетах. Но — парадоксальным образом — тот же самый эффект испытывает пассажир машины с мигалками, мчащейся по Кутузовскому, коррумпированный чиновник, бизнесмен, который дружит с коррумпированными чиновниками. Все они мобилизованы — и в то же время обездвижены, поскольку лишены возможности

35. *Флэтли Дж.* Москва и меланхолия // Логос. 2000. № 5/6 (26).
36. *Беньямин В.* Москва... С. 180–182.
37. Там же. С. 190.
38. Там же. С. 207.

вовремя остановиться, сойти с дистанции, осмотреться в окружающем пространстве — самим ходом московской жизни. Если они мобильны — то только посредством густой, приторно-сладкой, одурманивающей субстанции, вяло несущей своих пленников из института в офис, из офиса в кабинет, из кабинета в думу, из думы в мэрию, из мэрии в суд, из суда в редакцию, да, впрочем, куда вынесет. В переплетениях этих траекторий и протекает то, что осталось от общественной жизни на территории российской столицы.