

выпуск 33 осень 2014

ТМ

теория **МОДЫ**

Одежда Тело Культура



Новое
Литературное
Обозрение

ЭМ

Содержание

Письмо редактора

Одежда

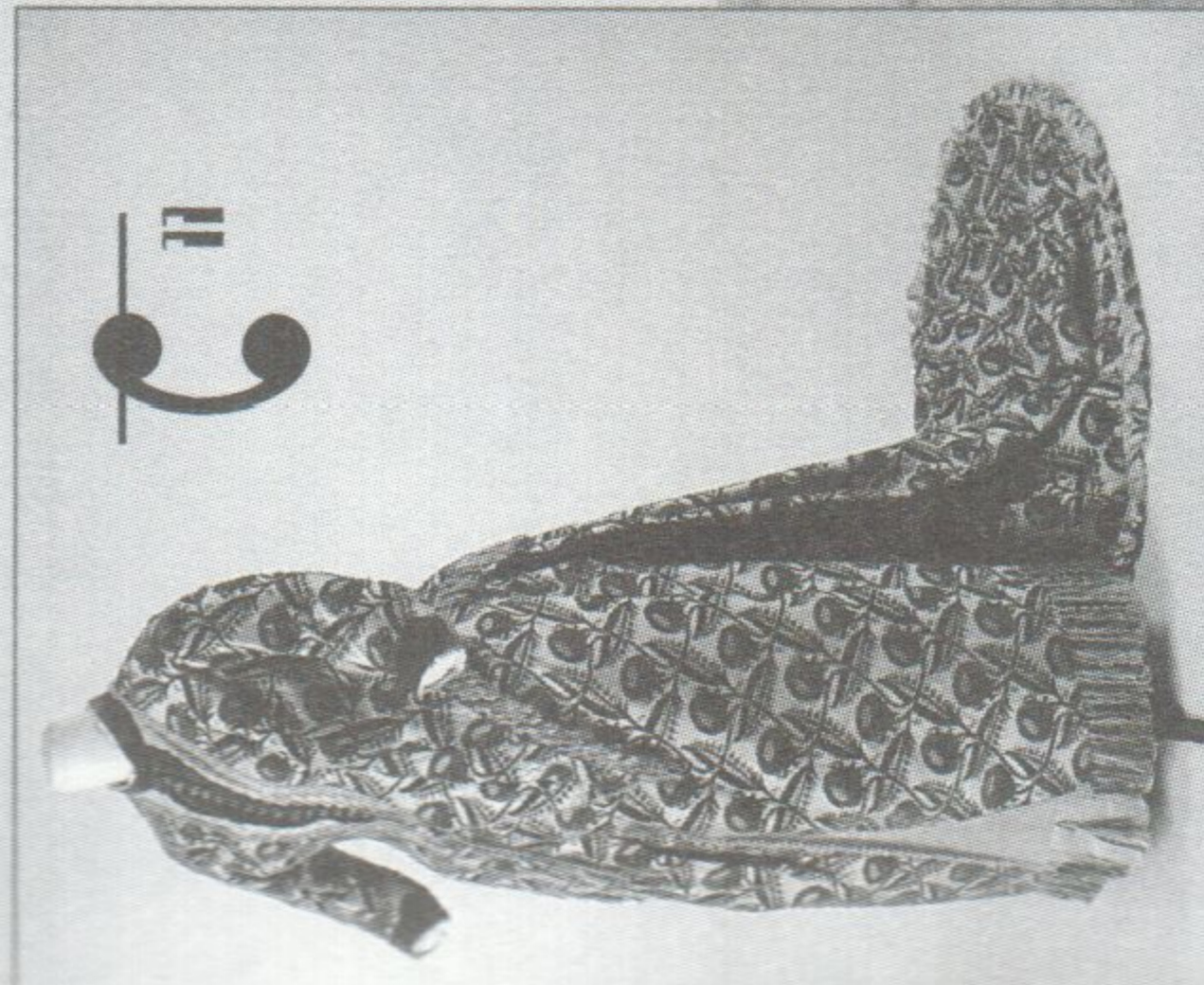
Конструкции женственности

Ольга Вайнштейн. *Метаморфозы модного тела: города и блоги*

Пруденс Блэк. *Линии воздушного сообщения: униформа борпроводниц*

Инна Осиновская. *Поэтика сказки: прялки, пряжи, пряжи*

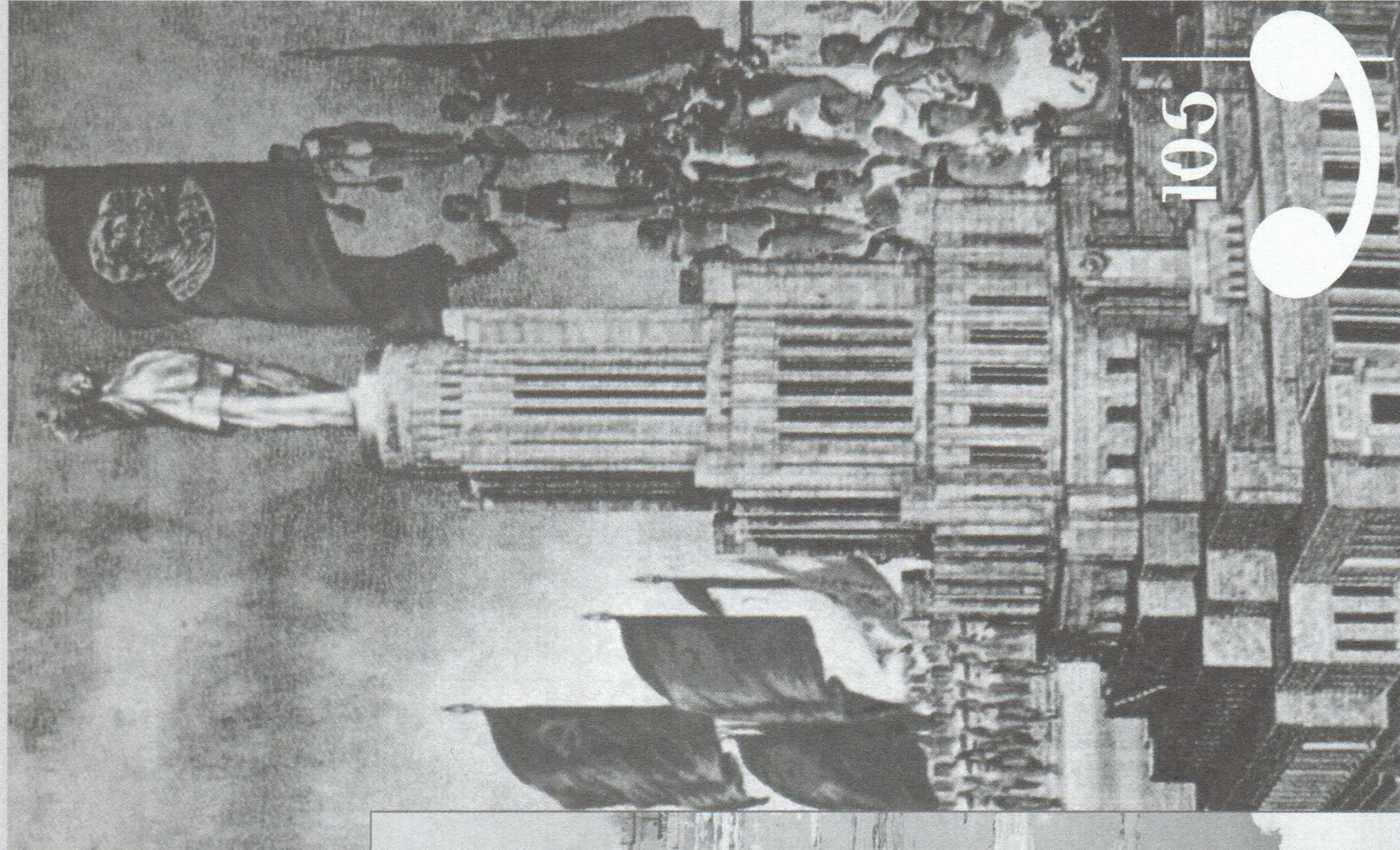
Кевин Алмонд. *Модная чувственность: ре-концептуализация образа полного тела*



125



105



105



Тело — 105

Спорт

Ирина Сироткина. «Театр коллективного энтузиазма»: Мейерхольд, Подвойский и рождение жанра физкультурпападов

Наталья Лебина. Спортивность — модный тренд эпохи десталинизации

Культура — 149

Город и движение

Оксана Запорожец. Настроить город на свою волну: метрополитен и управление городскими опытами

Андрей Возьянов. «Что может быть глупее, чем ждать»: остановка как место и случай

Галина Орлова. Хранить в облаке: кочевой горизонт городских разговоров

Александра Иванова. Танцующие пассажиры: городской исследователь в поисках аналитической репрезентации

Практика моды — 299

Анна Тихомирова. От трэша к тренду: бум продления и изменения жизни вещей в Германии 2010-х годов

События — 259

Габа Найманович. Выставка высокой моды для всех: «Мир моды Жан-Поля Готье: с улицы на подиум» в контексте массовой культуры

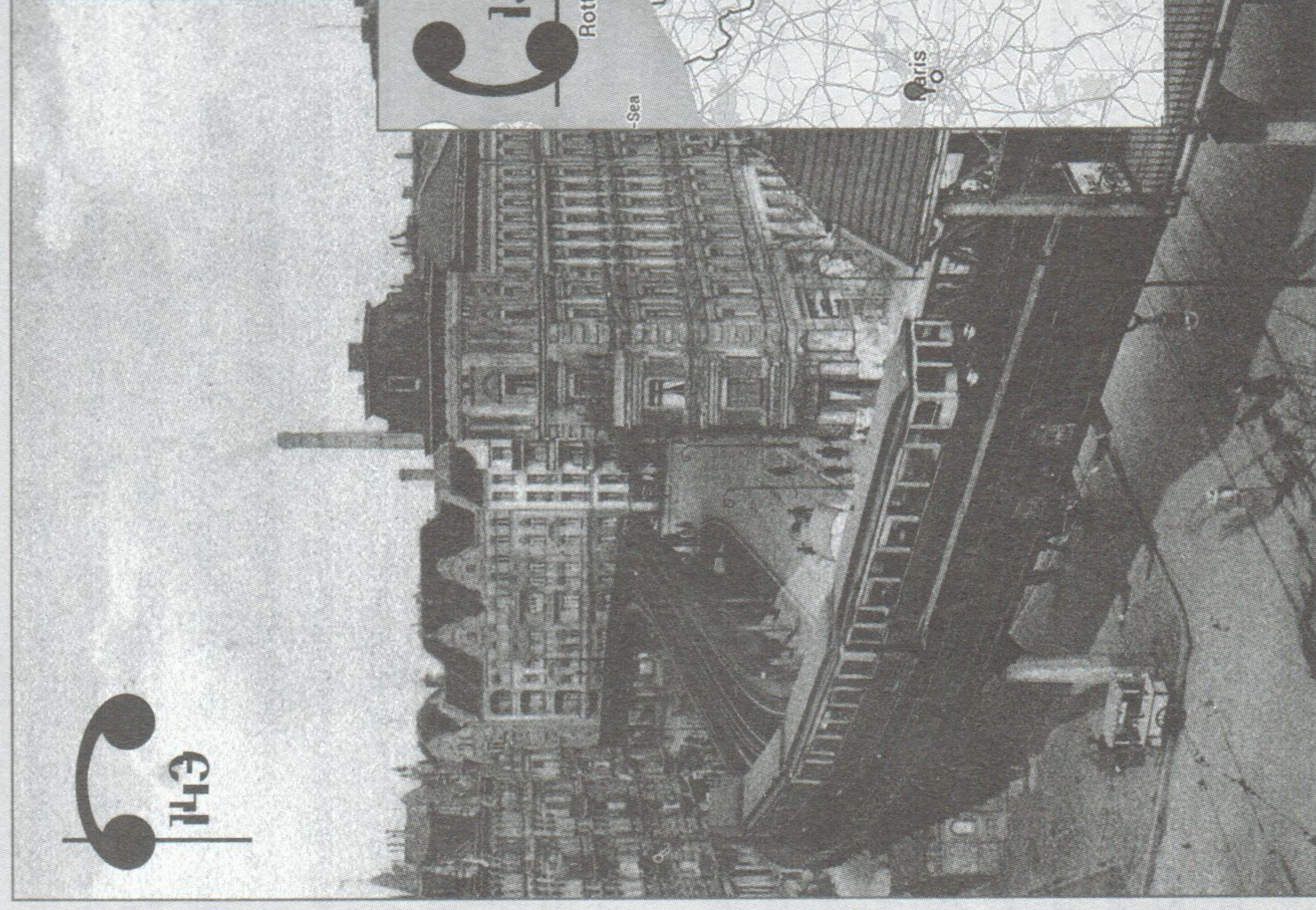
Анастасия Короткова, Ольга Аннанурова. Код доступа 007 Мария Хачатурьян. Татуировки: между означаемым и означающим

Книги — 277

Ачала Альмер. Архитектурный черный

Джулиетт Пирс. Императрица Евгения и искусство; импрессионизм, мода и современность

Summary — 291



Оксана Запорожец —

канд. социол. наук, ведущий научный сотрудник Центра исследований современной культуры ИГИТИ им. А.В. Полетаева НИУ Высшая школа экономики (Москва). Основная сфера интересов — повседневная жизнь современного города, с особым вниманием к ряду ключевых опытов современных горожан: мобильности, творчеству (граффити и стрит-арт) и многослойности восприятия. Вместе с О. Бредниковой — редакторы-составители сборника «Микроурбанизм. Город в деталях» (М.: НЛО, 2014).

Настроить ГОРОД

на СВОЮ ВОЛНУ: метрополитен и управление ГОРОДСКИМИ ОПЫТАМИ

Работа выполнена при поддержке индивидуального гранта Научного фонда Национального исследовательского университета Высшей школы экономики № 12-01-0060 «Метро: использование и переопределение городского транзитного пространства»

Сегодня метрополитен, пожалуй, одна из наиболее скомпрометированных городских технологий. Кинематографисты, литераторы, исследователи, а в последнее время и блогеры изрядно потрудились над образом подземки, представляя ее если не городским филиалом ада, то конвейером — жесткой, практически не подлежащей изменению системой. Это представление успешно закрепляется и поддерживается широко тиражируемыми образами метро в час пик, когда свобода действий пассажиров сведена к минимуму, а условия пребывания нестерпимы: «[3]ажатые в безмолвно движущейся толпе, избегая болезненного удара автоматических дверей, мелкими шагами, подталкиваемыми сзади, ступали, наконец, на бесконечную ленту эскалатора» (Нойтатц 2013: 9), «Пассажирам, оказавшимся в метро жарким летним днем, остается только позавидовать принятым в Евросоюзе нормам

транспортировки животных, устанавливающим минимум необходимой площади и благоприятный температурный режим» (Moran 2005: 54).

Любопытно, что в хоре критиков достаточно слабо различимы голоса рядовых пользователей. Хотя вполне очевидно, что приписывание единого взгляда на ситуацию разноликому многомиллионному потоку горожан и приезжих, оказавшихся в метро по разным причинам и для разных целей, лишено всякого смысла. Гораздо важнее и, конечно, интереснее попытаться понять мотивы ежедневно совершаемых действий. Почему же, несмотря на все перечисленные и еще многие подразумеваемые зловключения, современные горожане пользуются метро? Какую роль оно играет в их повседневной жизни? Насколько возможно его использование по своим правилам? Обоснование значимости взгляда пользователя на метро, а также ответы на эти вопросы и образуют сюжетную линию дальнейшего рассказа.

Представление перспективы пользователя стало возможным благодаря серии включенных наблюдений и тридцати интервью с метропользователями, проведенными с января 2013 по март 2014 года в Москве и Казани¹, а также анализу интернет-блогов и форумов, газетных и журнальных статей, посвященных метрополитену. Выбирая Москву и Казань, я обращалась к полярным случаям — метрополитенам с разной историей (самому старому (1935) и самому молодому (2005) в России), разным значением в городском физическом (190 и 10 станций) и символическом пространстве. Материалы полевого исследования дополнены моими собственными фланерскими опытами — спонтанными, слабоструктурированными, но достаточно регулярными наблюдениями за работой метро в ряде европейских мегаполисов: Лондоне, Берлине, Будапеште.

Метрополитен: создание современного города и мобильного горожанина

Значение метрополитена как одной из важнейших инфраструктур современного города, ежедневно перемещающей многомиллионные потоки пассажиров, сегодня практически не вызывает сомнений. Сбои в движении, технические неполадки, в прямом и переносном смысле выбивающие из колеи огромное количество горожан, лишь подчеркивают его значение как подчас единственной действенной связки в городах с изрядно перегруженным наземным пространством.

Отдавая должное нынешней роли метро, не стоит забывать о его вкладе в создание современного города. Впервые открывшееся в Лон-

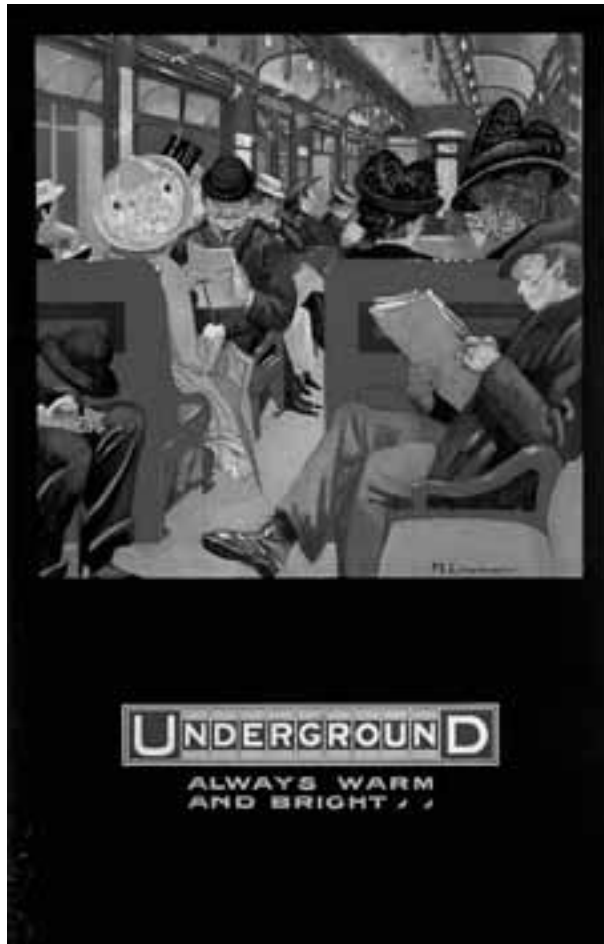


Шлезисес Тор (начало XX в.) — одна из станций первой линии Берлинского метро.

В конце XIX — начале XX в. метро в европейских и американских городах нередко располагалось над землей, образуя дополнительное пространство для массовых перемещений

доне в январе 1863 года и постепенно распространившееся по городам и континентам, метро производит один из важнейших городских переворотов современности, меняя логику устройства и практики пользования городом, и в этом смысле заслуживает статуса «иконы современности» (Misa 2003: 2) ничуть не меньше, чем автомобили, небоскребы и другие объекты, сформировавшие облик современных мегаполисов и навыки их жителей. Интенсивная технологизация городского пространства, создание масштабного многоуровневого города за счет освоения ранее не задействованных пространств, внедрение новых скоростных режимов и массовых ритмов города — эти и многие другие изменения составляют основу «метроинтервенции» и определяют значение метро в городской жизни. За время своего существования оно делает широкодоступными множество технологических новинок, включая системы вентиляции, эскалаторы, различного рода автоматы, становясь своеобразной выставкой технологических достижений, постепенно приучающей горожан к пользованию «метродевайсами». Метро значительно расширяет границы городского пространства, открывая новые вертикальные и горизонтальные регистры. Оно включает в городскую орбиту под- и надземные пространства, соединяет множество удаленных или слабо связанных территорий.

Обеспечивая относительно благоприятную температуру воздуха и постоянное освещение, метро образует продленную искусственную



Марк Лоуренс.
«Всегда тепло
и светло».
Рекламный
постер лондонского
метро, 1912

среду, значительно превосходящую масштабами другие общественные пространства своего времени, вроде окончательно вышедших к тому времени из моды пассажей.

Наряду с другими видами городского транспорта метро участвует в создании «человека мобильного» — нового горожанина для нового города. Пространственные разрывы — неотъемлемая часть жизни индустриальных городов. Отделенные друг от друга километрами пути места работы, жизни и отдыха нуждались в связках гораздо более надежных и быстрых, чем пешая прогулка (Thacker 2003). Метро надежно соединило городское пространство сетью маршрутов и визуально объединило его картой. Оно внесло существенный вклад в формирование мобильного горожанина, способствуя его превращению из пешехода в пассажира — человека, для которого транспортные поездки на значительные расстояния, представляющие собой смесь привычки

и новизны, стали неотъемлемой частью повседневности. Метро же приучило горожан к быстрому и практически непрерывному движению, создав эталон скоростной мобильности в городе, своеобразную предтечу перемещения «в один клик» на просторах Интернета.

Говоря о вкладе метро в создание современного города, нельзя не признать, что мегаполисы и их жители счастливы или несчастливы своим метрополитеном по-разному. Долгое время подземка служила знаком особенности городов, укрепляла их статус «прогрессивности» и исключительности. Символизм метрополитена (наряду с его прагматикой или прежде нее) особенно часто задействовали столичные города: «Они использовали отдельные технологии, чтобы сохранить свою репутацию передовых городов. Так, в Париже, уже располагавшем трамваем и пригородной железной дорогой, метро специально строилось к Всемирной выставке 1900 года (Hard & Misa 2010: 8). В свою очередь, столицы своим статусом усиливали значение метро как особой городской технологии.

И все же, отдавая должное различиям метрополитенов, мы можем говорить и о некоторых универсальных логиках подземки. Эти сходства образуются не только общностью используемых технологий или принципами внутреннего устройства. Речь идет и об общих навыках пользования подземкой — некоторых привычках и автоматизмах, отличающих современных пользователей метро, или в более широком смысле — современных горожан.

Но время шло...

В XXI веке метро постепенно утрачивает статус диковины. Сегодня, пожалуй, уже никто, кроме специалистов и «метрофанатов», не вспомнит названия ста восьмидесяти восьми городов мира, в которых действует метро. Потихоньку подземки и «надземки» лишаются достаточно долго сопровождавшего их флёра «прогрессивности» и устремленности в будущее. Многие из них, открывшиеся десятилетия назад, неуклонно стареют и регулярно ломаются, нарушая созданную ими самими логику непрерывного и скоростного городского движения. На станциях лондонского метро, периодически закрывающихся на ремонт, можно увидеть таблички, напоминающие о возрасте метро и призывающие пассажиров с пониманием относиться к неудобствам и перебивам в движении.

Во многих городах метро сегодня скорее напоминает музей или технологию, максимально ориентированную на настоящее, но явно не «машину в будущее». Так, фактически «официальной декларацией» раз-

рыва с будущим стала новая карта московского метрополитена. На нее не попали ранее нанесенные пунктиром станции, которые только планировалось построить. Изъятие «будущего» объяснялось неудобством ориентации: не существующие, но нанесенные на карту станции могли ввести в заблуждение пассажиров, незнакомых с подземкой.

В настоящее время метро уже не столь активно задает городские стандарты. Скорее наоборот — сравнение с более современными и технологически оснащенными объектами: торговыми центрами, вокзалами, аэропортами — обнаруживает его старомодность и обозначает направления совершенствования. Михаил Рыклин, описывая московское метро 1930-х годов, напоминает об обещании им светлого городского будущего, так и не ставшего реальностью: «В Москве красота прорастает изнутри, из-под земли. Идеальное транспортное сооружение, состоящее из подземных дворцов, представляет собой прообраз будущего надземного облика новой столицы мира. Исполнившись под землей, обещание счастливого будущего должно перекинуться на землю» (Рыклин 2005).

Именно заметное отставание метрополитена от других городских пространств по степени комфортности и удобству (кондиционированию, уровню шума, общей эргономичности и пр.), от других видов транспорта — по скорости движения — приводит к нарастающему недовольству пользователей. Это недовольство касается и новых линий, в том случае если они ориентированы на старые «метрообразцы», а не новые стандарты организации городского пространства. «Отблеск былого величия» — наверное, наиболее подходящая характеристика сегодняшнего состояния многих метрополитенов европейских городов.

Горожанин и метро: реабилитация обывателя

Мой дальнейший рассказ — о современном пользователе метро. Парадоксально, но спешащие, приводящие в движение метро и наполняющие его жизнью пассажиры сегодня гораздо чаще оставляют следы своего присутствия в записях видеокамер, чем в текстах исследователей. Последние слишком увлечены славным прошлым метро, его архитектурными, технологическими и эстетическими характеристиками, его ключевыми фигурами или структурами, чтобы обращать внимание на переживания и опыты рядовых пользователей². Подобные предпочтения вполне понятны. Они основаны на представлении о метро как о «жесткой» структуре, в начале своего существования зависящей от воли планировщиков, впоследствии — от служб и структур, обе-

спечивающих его функционирование, но никогда от пользователей: «Люди обычно не живут под землей. Подземное пространство сначала должно быть спланировано и построено. А значит, в нем не может быть ничего доставшегося по наследству, традиционного, само собой разумеющегося или случайного. Оно всецело зависит от воли своих создателей. Это дает возможность разработчикам метро переопределять жизнь людей, как только они входят в метро» (Groys 2003: 117–118). Подобный подход предполагает, что внутреннее устройство подземки, включающее лабиринты переходов, движущиеся в своем ритме ленты эскалаторов или следующие по жесткому расписанию поезда, устанавливает четкие сценарии пользования, поддерживаемые и укрепляемые различного рода службами и контролерами, в то время как пользователям остается лишь следовать предложенным маршрутам и вписываться в существующие ритмы.

Сегодня подход, игнорирующий значимость пользователей метрополитена и фактически представляющий его пустым пространством, весьма сомнителен: «Пустое метро — вовсе и не метро. Именно сотни тысяч путешествующих ежедневно вызывают его к жизни» (Schrag 2006: 243). Пользователи становятся действенной силой хотя бы вследствие резкого увеличения пассажиропотока: «В метро сталинского времени пассажир был редок, что способствовало превращению его в часть тотального художественного произведения. Современное же метро перевозит... девять миллионов пассажиров в день...» (Рыклин 2005). Однако интерес к обывателям обусловлен даже не ростом численности пассажиров подземки, но их возросшей способностью к действию: в сегодняшнее метро спускаются гораздо более изощренные обыватели, чем неискушенные техническими новинками горожане недавнего прошлого.

Многочисленные интервью с пользователями метрополитена, проведенные в Казани и Москве, позволяют говорить о вполне ощутимом повышении городских компетенций: сегодня многие пассажиры задолго до своего первого спуска в метро знают, как вести себя в поездке, и обладают набором необходимых телесных автоматизмов, а значит, значительно меньше своих предшественников «форматируются» метрополитеном:

«Можете ли Вы вспомнить свою первую поездку на метро?

Ну, а что, поездка как поездка... Нет, ну, а что особенного? Эскалаторы они везде сейчас есть, в любом торговом центре» (студент, 21 год, живет в Казани 4 года, до переезда в Казань из районного центра метро не пользовался).

Априорные навыки — во многом результат разнородного *личного* опыта мобильности, возникающего в постоянных перемещениях

в городе и между городами, а также опыта пользования городскими, а порой и виртуальными пространствами:

«Народ натренирован на автобусах... Давки и никакого хамства мы тут не видим: все стоят и спокойно ждут» (работающая пенсионерка, 62 года, живет в Казани с рождения).

Таким образом, у современного горожанина постепенно складывается некоторый «базовый набор» навыков мобильности, впоследствии изменяющий свою конфигурацию, дополняемый новыми знаниями. Подобная «база» делает приспособление к новым метросистемам достаточно быстрым и безболезненным. Кроме того, она позволяет говорить как о некотором обобщенном опыте, не привязанном к конкретным городам, так и о локальном опыте пользования метро:

«Когда мне приходится идти в метро, я понимаю, что это не трудно, что в Вене, что в Париже, что в Нью-Йорке. Ну, после первого раза, после второго точно, ты понимаешь, как устроено метро, где продается билет, что нужно нажимать... Дальше примерно такая же система коммуникации» (историк, 66 лет, живет в Москве 48 лет).

Метропользователь: игра на своих условиях

Оказываясь в метро, горожане не только следуют предложенным правилам, но и весьма успешно создают собственные: в каких-то случаях противоречащие принятым, в каких-то — успешно сосуществующие с ними. Так возникает нередко не замечаемая, но вполне реальная параллельная жизнь метрополитена, обнаруживающая себя множеством действий различного масштаба и массовости. Она проявляется в отдельных жестах и слабо уловимых движениях, вроде прикрытых глаз путешествующего, перенесенного в мир своих мыслей, фантазий или воспоминаний. Эти микрореакции обычно едва заметны стороннему наблюдателю, но иногда разоблачаются внимательным зрителем, например недавней рекламой сайта знакомств в лондонском метро: «Как было бы хорошо, если бы все, кто нравится тебе в этом вагоне, были холостыми. С *match.com* больше нет необходимости предаваться пустым мечтам». Параллельная жизнь обнаруживает себя и вполне различными массовыми действиями — встречами на платформах и в вестибюлях метро или натертыми не одним поколением москвичей бронзовыми фигурами на станции «Площадь Революции».

В одних случаях совершаемые действия вполне вписываются в существующие сценарии и растворяются во множестве себе подобных, оставаясь невидимыми стороннему наблюдателю. В других случаях —

Заметный и достаточно универсальный способ альтернативного действия, ставший темой социальной рекламы в парижском метрополитене: «Перепрыгивание через турникет наверняка закончится штрафом. Давайте оставаться людьми в общественном транспорте»



они противоречат принятым правилам или сложившимся способам действия и привлекают особое внимание.

Сама возможность параллельной жизни позволяет говорить о метро как о пространстве пусть и ограниченного, но маневра. Свобода лавирования существенно увеличивается за пределами часа пик, когда расширяется физическое пространство маневра, зачастую ограниченное не инструкциями или санкциями, но непосредственной физической близостью других пассажиров, минимизирующей возможность самых простых действий. И хотя, как уже отмечалось, классический образ метрополитена — это образ часа пик, справедливости ради стоит заметить, что оф-пиковое время пока составляет большую часть его работы, а значит, и увеличивает возможность альтернативного использования.

Относительная свобода действий в метро особенно хорошо осознается и проговаривается «метропрофессионалами» — теми, кто более или менее регулярно стремится использовать возможности метро для своих целей, будь то разработчики городских квестов, использующие метро как игровую площадку, или многочисленные торговцы и музыканты, избравшие метро местом работы. Как отмечает Дмитрий Славин, разработчик городской игры «Подземка», ежегодно происходящей в московском метро и собирающей несколько сотен участников:

«В принципе, мы находимся в правилах поведения метрополитена, мы не вандалим. Одно время было запрещено снимать, сейчас снимать можно, но только фотоаппаратами, поэтому у нас тоже введен пункт правил, что надо снимать на некоторых контрольных пунктах, то есть мы находимся в правилах московского метрополитена. Люди

приезжают на станцию, считают количество ламп с правой стороны и уезжают, фотографируют себя на фоне. Что там еще? Бегать? Бегать же можно по московскому метро, люди бегают по переходам, по эскалаторам бегают. Ну, то есть мы не буяним, у нас все в правилах».

Вполне допустимые, но отличающиеся от функционально предписанных, способы использования метро и будут темой дальнейшего рассмотрения.

Поездка в метро: управление городскими опытами и состояниями

Почему горожане пользуются метро? На протяжении полутора веков ответ на этот вопрос практически не менялся, совпадая с идеологией метрополитена: пассажир подземки рассматривался как городской «максимизатор полезности», стремящийся сократить продолжительность поездки, выбирая путь в обход переполненных городских улиц. Однако приведенное объяснение — лишь часть айсберга. Сегодняшние рассказы метропользователей обнаруживают гораздо более сложную устроенную систему аргументации. Выбор метро, в случае, когда он является выбором, а не «унаследованной практикой», городским автоматизмом или единственно доступной возможностью, — это не только предпочтение конкретных маршрутов, но и иногда вполне рефлексивный, иногда находящийся на грани осознаваемого выбор переживаемых состояний, способов проведения времени, отношений с городом и собственной повседневностью. Он ежедневно совершается множеством путешественников, прокладывающих и корректирующих свои привычные маршруты.

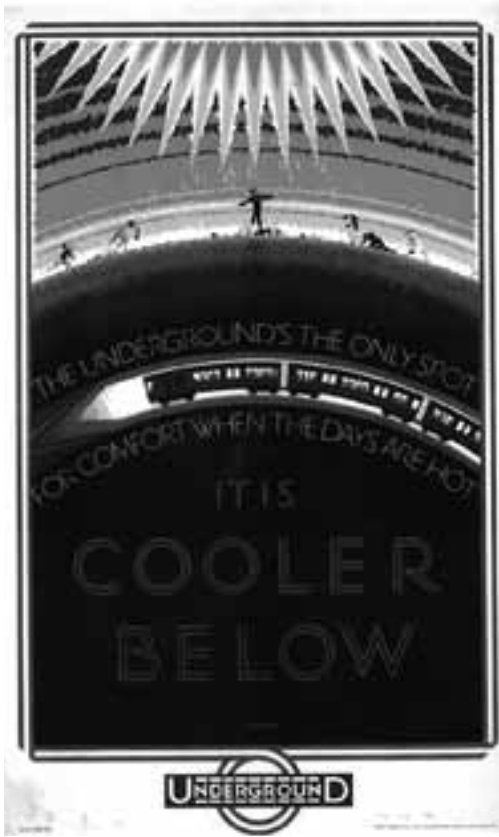
Использование горожанами метро не только как транспортного средства, но и как инструмента «управления опытами» стало для меня неожиданной находкой. Рассказывая о поездках, мои собеседники всячески подчеркивали свою способность в той или иной степени регулировать свои состояния, занимая поездку какими-то делами или просто закрывая глаза и погружаясь в собственные мысли.

Способность пользователей метро к управлению ситуацией — быстрому контролируемому переключению от одного занятия/состояния к другому — и раньше мимоходом отмечалась исследователями: «Компетентность пассажира метро проявляется в способности сидеть с закрытыми глазами или даже спать, но в момент, когда поезд подходит к нужной остановке, внезапно вскочить и выбраться из вагона» (Levine et al. 1973). Однако думается, что этот навык заслуживает осо-

бого внимания, поскольку позволяет говорить о принципиальном изменении самого горожанина и его отношения к городу. Выбор и нередко быстрая смена состояний противоречит одному из классических тезисов — о неспособности обывателя сколь-нибудь успешно противостоять большому городу, кроме как защищаться от него, вырабатывая «бесчувственное равнодушие», или «блазированность» (Зиммель 2002), как основную тональность своей городской жизни. Предполагается, что городское многообразие — переполненность и перенасыщенность городской жизни людьми, событиями, предметами, ее постоянная изменчивость — оказывается нестерпимым для неискушенного горожанина. Его ответом на сбивающий с ног поток городской жизни становится притупление чувств и невнимание к окружающему его городу — проходить мимо, не замечать его. Это универсальное отношение обывателя к мегаполису уже более века считается теоретиками неотъемлемым навыком городской жизни.

Трудно поверить, что горожанин XXI века реагирует на город так же, как и век назад, — пугаясь предлагаемого многообразия и скрываясь от него. Напротив, привычка к насыщенности городской жизни и понимание ее логики — сегодня неотъемлемый навык жителя мегаполиса. А от понимания логики ситуации до использования ее в своих интересах буквально шаг. Фрагмент книги Крейга Тейлора «Лондонцы...», объединившей рассказы восьмидесяти лондонцев о себе и своем городе, идеально передает готовность современного обывателя к постоянным изменениям, проявляющуюся в достаточно четком осознании жизненного цикла городских событий и согласовании своих поступков с ним. Собеседник автора — житель Брик Лейн, описывая недавно прибывших в Лондон мусульман-эмигрантов, отмечает: среди них много радикально настроенных. Им, видите ли, не нравится реклама нижнего белья на улицах, они готовы возмущаться ей бесконечно. Все это от того, что они просто не знают город и не понимают одного — в городе ничто не вечно. Пройдет неделя, и эти постеры исчезнут. Так имеет ли смысл воевать с ними? (Taylor 2011).

Рассказы пользователей метро подтверждают умение современных горожан вполне осознанно выбирать и выстраивать свои отношения с городом, варьируя их в зависимости от ситуации. Метро в этом случае становится одним из инструментов, позволяющих горожанам настраивать город на свою волну. Оно дает возможность, безусловно, не бесконечную, варьировать степень самостоятельности в принятии решений, регулировать интенсивность городских опытов — особенно визуальных, выбирать настроение. Мои собеседники особенно четко обозначали две возможности использования метро в выстраивании своих отношений



Фредерик
Чарльз Херрик.
«Внизу
прохладнее», 1926.
«Внизу теплее», 1927.
Рекламные постеры
лондонского метро

с городом и жизнью в целом. Во-первых, это уменьшение разнообразия города, превращения его в совладаемый, и, во-вторых, использование метро как убежища от предельно загруженной повседневности, восприятие поездки как времени, которое ты с полным правом можешь посвятить себе. Таким образом, метро позволяет горожанину переключать регистры интенсивности городской жизни, использовать ресурсы и возможности, а порой и ограничения отдельного пространства для регулирования своих отношений с городом.

Использование пространств как регуляторов городских опытов — практика привычная для горожанина, но удивительным образом не замечаемая исследователями. Наиболее часто в этой роли выступают частные пространства, гарантирующие относительное уединение и обустройство жизни на своих условиях, когда та же домашняя форточка может служить импровизированной границей — останавливая или впуская звуки и запахи большого города. Хотя вполне можно пофантазировать и о более экзотических местах, позволяющих обывателям справляться с суетой мегаполиса. Взять, к примеру, знаменитый

клуб молчаливых «Диоген», появляющийся на страницах рассказа о Шерлоке Холмсе: «самый чудной клуб», созданный для самых необщительных людей Лондона, с запретом на разговоры и всякие знаки внимания, «обстановка в котором была самая успокаивающая» (Конан Дойл 1984).

Конечно, управление городскими опытами сегодня не ограничивается выбором пространств — будь то умиротворяющее домашнее отшельничество, успокаивающая прогулка в парке, раздражающая или, напротив, позволяющая сосредоточиться поездка на метро. В последние два десятилетия мобильные устройства: изначально плееры (Bull 2000; Bull 2007), позднее — сотовые телефоны (Коротаа 2004), ноутбуки и планшеты (Rainie & Wellman 2012) — гораздо успешнее справляются с этой задачей, позволяя своим владельцам выходить за пределы опытов, определяемых конкретными городскими пространствами.

По мере увеличения времени ежедневных поездок транспорт превращается в важный мобильный регулятор городской жизни. Эта роль только открывается аналитиками, ранее считавшими транспорт скорее источником негативных состояний: «психологического возбуждения, низкой работоспособности, неприятных впечатлений» (Novaco et al. 1979), чем инструментом управления собственными опытами. Пассажир представлялся жертвой «транспортной усталости» — поездок, снижающих производительность, ухудшающих самочувствие, способствующих депрессии (Koslowsky et al. 1995). Его возможность влиять на происходящее оценивалась весьма сдержанно (Novaco et al. 1979).

Сегодняшних метропользователей однозначно нельзя представить жертвами транспортной системы. Сами горожане отводят транспорту сложную роль в организации своей повседневности и ее планировании. Планирование в данном случае — не максимальное насыщение поездки занятиями, но понимание ее роли в многообразии повседневных дел, отношений и настроений.

Метро как упрощение города и уменьшение интенсивности городских опытов

Выбирая метро как способ передвижения, горожане, помимо прочего, выбирают и свои отношения с городом. В больших городах это отношение особенно заметно и может быть описано как «упрощение» города — сознательное уменьшение городских опытов, столкновений с городской средой. Огромный несоразмерный человеку мегаполис, слишком масштабный, чтобы быть частью повседневного опыта,

слишком сложный для самостоятельного ориентирования, в этом случае «схлопывается» до вполне понятных точек на карте и пространств возле них. Уже можно в нем разобраться и хоть как-то его освоить.

От оглушающего многообразия городских звуков, запахов, знаков, столкновений пассажиров метро защищают темнота тоннелей, многократно выверенная тональность звучания, стандартизированность надписей, незначительное присутствие рекламы (во всяком случае в российском метро) и многое другое. Метро становится гарантированным убежищем от разнообразия большого города, эффективной для его пользователей связкой пространств.

Для кого-то изначально, для кого-то с определенного момента метро существует как самодостаточная плоскость, практически лишенная связей с внешним миром. Метропользователи привыкают к упрощению и уплощению — одномерности города и уже с трудом представляют себе его устройство.

«Так как я родился в Москве, я плохо ориентируюсь в Москве. Плохо знаю город и вообще никак не соотношу места, где проезжаю: что находится под землей и над землей. Вот. И я не смогу тебе, стоя под землей на станции метро „Охотный ряд“, сказать, какие здания находятся сейчас надо мной» (фрилансер, 30 лет, живет в Москве с рождения).

Они неважно ориентируются на поверхности, хотя в случае необходимости могут «возвращаться в город»:

«Я Москву начала узнавать лет через 5 после того, как я в нее приехала... Потому что я не гуляла по Москве в центре. Если я ехала куда-то в театр, в гости, то я ехала на метро и делала пересадки. Например, район Чистых прудов я узнала, когда стала ездить в Латвийское посольство, в Библиотеку историческую» (историк, 66 лет, живет в Москве 48 лет).

Выход на поверхность превращается для пользователей метро в приключение: в каких-то случаях желаемое и планируемое, в каких-то спонтанное. Планируя свой выход в город заранее, пользователь метро нередко ищет того многообразия, от которого ранее отказывался, и превращает свою прогулку или поездку в увлекательную экскурсию:

«Мы садились на троллейбус и смотрели в окно, обсуждали с ней там, например, архитектуру... Вот мы и обсуждали, что этот дом конструктивистский, этот дом такой-то... это сталинка... И это гораздо интереснее, чем ехать в метро» (юрист, 34 года, живет в Москве 13 лет).

Такой переход от относительной простоты метро к насыщенной семиотической среде города требует особых навыков, не всегда имеющих у пользователя метро. Иногда, подчиняясь логике метро, он временно утрачивает способность ориентироваться в городе, по инерции продолжая искать на улице столь привычные системы указателей.

Иногда — логика города так и не распознается, и испуганный метропользователь ищет гарантированные способы добраться до места — будь то такси или включенный навигатор.

Метро как «последнее убежище»

Выбирая поездку в метро как более или менее продолжительный маршрут, горожане включают его в свое расписание, отводят ему определенные роли. Если поездка непродолжительна, она может не выделяться как нечто значимое, не заполняться специально приуроченными делами — чтением книг, слушанием музыки, работой, подготовкой к занятиям. Метропользователь зачастую просто не успевает переключаться на новое занятие.

Удлинение поездки создает ее ценность, превращает ее в особое время — планируемое и сознательно используемое. Наиболее привычный способ обращения со временем в пути — максимизация полезности — заполнение его различными делами, превращающими поездку в рабочий офис, читальный зал, просмотр фильмов. Насыщение поездки делами, сокращение безделья — давняя традиция. Достаточно вспомнить лондонский музей транспорта, среди экспонатов которого можно обнаружить вязальные спицы или книжку с кроссвордами. За этими и многими другими занятиями коротали время в пути пассажиры лондонской подземки несколько десятилетий назад.

Однако в последнее время происходит важный сдвиг в использовании времени в пути. Все чаще оно отдается расслаблению, дозированной активности — тому, что еще совсем недавно, исходя из императива постоянной занятости, называлось «ничего неделаньем» или и вовсе — *anti-activities* (сну, отдыху и пр.) (Mokhtarian et al. 2001). Происходящее в значительной степени связано с изменением пространственной структуры повседневной занятости. Благодаря Интернету и мобильной связи пространство работы бесконечно расширилось. Для многих дом стал продолжением рабочего места или собственно местом работы. В этом случае роль «убежища» от интенсивности городской жизни³, работы, различного рода обязательств начинает выполняться нейтральными пространствами, особенно метро, включенными в орбиту повседневных перемещений:

«Метро — единственное место, куда пока не проникает работа, в отличие от дома, куда работа уже пришла, где я могу отдохнуть и расслабиться... Потому что ты там с утра уже много всего сделал. И когда ты доедешь куда-то, ты там будешь занят. Ты сразу знаешь, что ты сразу

бросишься к компьютеру отвечать на письма. Метро — это место для меня, если я не еду на лекцию, которую я делаю, то это место, может быть, единственное, где я могу не работать... Я стараюсь это в метро не делать» (историк, 66 лет, живет в Москве 48 лет).

Функция «убежища» во многом обеспечивается ограниченной доступностью связи в метро (впрочем, день за днем увеличивающейся). Другой надежной «защитой» от внешнего мира становится уже упоминавшееся присутствие большего или меньшего числа попутчиков. Поездка в тесном пространстве, в непосредственном окружении других пассажиров делает общение неудобным — как физически (трудно достать или удерживать телефон или планшет), так и с точки зрения норм публичного этикета или собственной потребности в приватности.

«Метро — это единственное место, где я могу спокойно не отвечать на звонки и потом сказать: „Не могла, ехала в метро, неудобно было“» (аспирантка, 28 лет, живет в Москве с рождения).

Создаваемое как технологический прорыв, метро со временем принимает на себя роль защиты от постоянно совершенствующихся технологий, усложняющихся и умножающихся городских опытов. Поездка в метро парадоксальным образом превращается из колеи с заданной траекторией движения и предписанными действиями в одно из немногих городских пространств, способных быть ресурсом сопротивления. Выбирая поездку на метро, пассажир подземки, помимо прочего, получает возможность хоть на время покинуть непрерывный цикл занятости и обязательств, посвятить время себе. В этом смысле поездка на метро — это квинтэссенция индивидуализма, но не отчужденного, изолированного, травматичного, а освобождающего, легитимирующего право на одиночество, столь редкое для публичных пространств российского города (Самутина, Запорожец 2014).

Заключение

Метро — технология и пространственная организация, ставшая одним из наиболее значимых символов современного мегаполиса. Несмотря на значительную предзаданность сценариев использования и смысловых координат, а также изрядно подмоченную в последнее время репутацию, метро воспринимается современными горожанами не только как средство транзита, но и как важный инструмент выстраивания отношений с городом и своими повседневными опытами. В перенасыщенном городе метро с его минималистской средой (по сравнению с многообразием наземного мира) активно используется горожанами как «настройка» желаемой интенсивности городской жизни, включен-

ности в современные технологии связи. Его условно можно назвать одним из последних городских фронтиров — «старой доброй» технологией, применяемой против постоянно совершенствующихся девайсов и технологических систем.

Современные технологии (Wi-Fi, сотовая связь, телетрансляции) постепенно захватывают метро, втягивают его в привычный ход жизни. Сможет ли оно и в дальнейшем использоваться как инструмент управления опытами, остается не вполне понятным. Однако несомненно, что отточенные горожанами навыки регуляции собственной жизни и городских опытов могут быть перенесены в новые среды. Убедительная демократизация подобных практик и отличает современный город и современного горожанина, которому, чтобы выбрать свои отношения с городом, достаточно просто сесть в метро и закрыть глаза, ну, если, конечно, удастся найти свободное место.

Литература

Зиммель 2002 — Зиммель Г. Духовная жизнь больших городов // Логос. 2002. № 3–4.

Конан Дойл 1984 — Конан Дойл А. Случай с переводчиком // Конан Дойл А. Записки о Шерлоке Холмсе. Минск, 1984.

Нойтатц 2013 — Нойтатц Д. Московское метро. От первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М., 2013.

О’Махоуни 2010 — О’Махоуни М. Спорт в СССР. Физическая культура — визуальная культура. М., 2010.

Рыклин 2005 — Рыклин М. «Лучший в мире» // Топос. Опубликовано: 25/10/2005. www.topos.ru/article/4128.

Самутина, Запорожец 2014 — Самутина Н., Запорожец О. Свой среди других: антропология нормы в пространстве царицынского парка // Самутина Н., Степанов Б. (отв. ред.). Царицыно: аттракцион с историей. М., 2014.

Bull 2000 — Bull M. Sounding Out the City: Personal Stereos and the Management of Everyday Life. N.Y., 2000.

Bull 2007 — Bull M. Sound Moves: iPod Culture and Urban Experience. London, 2007.

Day & Reed 2010 — Day J.R., Reed J. The Story of London’s Underground (11th edition). London, 2010.

Diehl 2004 — Diehl L.B. Subways. The Tracks that Built New York City. N.Y.: Clarkson Publishers, 2004.

Groys 2003 — Groys B. The Art of Totality // Dobrenko E., Naiman E. (eds). The Landscape of Stalinism: The Art and Ideology of Soviet Space. University of Washington Press, 2003. Pp. 96–124.

- Hard & Misa 2010* — Hard M., Misa T. (eds). *Urban Machinery. Inside Modern European Cities*. Cambridge; London: MIT Press, 2010.
- Jain & Lyons 2008* — Jain J., Lyons G. The gift of travel time // *Journal of Transport Geography*. 2008. Vol. 16. Pp. 81–89.
- Kopomaa 2004* — Kopomaa T. Speaking Mobile: Intensified Everyday Life, Condensed City // Graham S. (ed.). *The Cybercities Reader*. London: Routledge, 2004. Pp. 267–272.
- Koslowsky et al. 1995* — Koslowsky M., Kluger A.N., Reich M. *Commuting Stress: Causes, Effects and Methods of Coping*. Springer, 1995.
- Novaco et al. 1979* — Novaco R.W., Stokols D., Campbell J., Stokols J. Transportation, Stress, and Community Psychology // *American Journal of Community Psychology*. 1979. Vol. 7(4). Pp. 361–380.
- Levine et al. 1973* — Levine J., Vinson A., Wood D. Subway behavior // Birenbaum A., Sagarin E. (eds). *People in places: The sociology of the familiar*. N.Y., 1973. Pp. 208–216.
- Misa 2003* — Misa T. The Compelling Tangle of Modernity and Technology // Misa T., Brey P., Feenberg A. (eds). *Modernity and Technology*. Cambridge, 2003.
- Mokhtarian et al. 2001* — Mokhtarian P.L., Salomon I., Redmond L.S. Understanding the demand for travel: it's not purely „derived“. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 2001. Vol. 14(4). Pp. 355–380.
- Moran 2005* — Moran J. *Reading the Everyday*. London; N.Y., 2005.
- Rainie & Wellman 2012* — Rainie L., Wellman B. *Networked. The New Social Operating System*. Cambridge, London, 2012.
- Schrag 2006* — Schrag Z.M. *The Great Society Subway. A History of the Washington Metro*. Baltimore, 2006.
- Taylor 2011* — Taylor C. *Londoners. The Days and Nights of London Now — As Told by Those Who Love It, Hate It, Live It, Left It and Long for It*. London, 2011.
- Thacker 2003* — Thacker A. *Moving Through Modernity: Space and Geography in Modernism*. Manchester, 2003.
- Wolmar 2012* — Wolmar C. *The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How it Changed the City Forever*. London, 2012.

Примечания

1. Я искренне признательна Анне Толкачевой, Руфие Галиуллиной, Кире Ильиной, Айгуль Ашрафуллиной и всем казанским коллегам за помощь в проведении полевого исследования и вдохновляющие рассказы о Казани и казанском метро. Я также благодарна Анне Петуховой за помощь с московской частью исследования.

2. Подобная ситуация является общей для исследований метро мировых мегаполисов. См. напр.: Day & Reed 2010; Diehl 2004; Wolmar 2012. Характерна она и для исследований московского метро: Нойтатц 2013; О'Махоуни 2010.
3. Сходные идеи развивают Джейн и Лионс в своем тексте «The gift of travel time» (Jain & Lyons 2008). Однако им свойственно пессимистическое видение дальнейшей судьбы «транспортного убежища» в связи с развитием технологий. Я же полагаю, что и в дальнейшем эффективным средством поддержания этой роли будет социальный контроль и простое соприсутствие, создающее физическое или психологическое неудобство использования девайсов.

4 выпуска в год

ООО Редакция журнала
«Новое литературное обозрение»

Адрес редакции:
123104, Москва, Тверской бульвар, д.13, стр.1
Почтовый адрес: 129626, Москва, а/я 55
Тел.: +7 495 229 91 03, факс: +7 495 229 91 03
E-mail: info@nlo.magazine.ru

Склад в Санкт-Петербурге:
СПб., Лиговский пр., д. 27/7
Тел./факс: +7 812 579 50 04
E-mail: nlo-spb@peterlink.ru

Маркетинг, PR и реклама: Михаил Шиянов
Телефон: +7 495 229-91-08
E-mail: dosugibugi@gmail.com

Дизайн макета: Владимир Хациревич
Верстка: Ирина Свиридова
Корректурa: Светлана Крючкова

Подписка на журнал производится
во всех отделениях связи
Стоимость подписки: 1 000 рублей за год

Подписные агентства:
Роспечать (подписной индекс 20004),
«Пресса России» (подписной индекс 39714)

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-22712 от 23.12.05

FASHION THEORY

The Journal of Dress, Body & Culture

Editor Dr. Valerie Steele, The Museum at the Fashion Institute of Technology (New York)/
Главный редактор: Валери Стил, Музей Института технологии моды (Нью-Йорк)

© 2006 Berg. All rights reserved.

No part of this publication may be reproduced or utilized in any form or by any means,
electronic or mechanical, including photocopying and recording, or by any information
storage or retrieval system, without permission in writing from the Publisher.

© Новое литературное обозрение, Москва, 2013.

Любое воспроизведение опубликованных в журнале
материалов без письменного разрешения редакции запрещено.

Тираж 1 000 экз.

Отпечатано в ОАО «Чебоксарская типография №1»
428019, г. Чебоксары, пр. И. Яковлева, 15