

Т. Б. Щепанская

## ДВИЖЕНИЕ В МЕГАПОЛИСЕ: ВРЕМЯ И ТЕЛО

**АННОТАЦИЯ.** На материалах самоописаний студентов СПбГУ (проживающих в городе постоянно или в результате учебной миграции) рассматривается опыт их передвижений в мегаполисе, в основном пеших и на общественном транспорте. Обсуждаются темпоральные и телесные аспекты репрезентации опыта городской мобильности, в терминах времени связанной с темой его контроля/неопределенности, а также с восприятием его как ресурса и объекта перераспределения между сферами работы/учебы, отдыха и социальной коммуникации. Телесные аспекты опыта артикулируются в связи с темой адаптации практик передвижения к биологическим потребностям (через вещественное оснащение, освоение городского пространства, социальные коммуникации и т. д.). Обсуждаются влияние телесных потребностей и ограничений на выбор средств передвижения, восприятие времени и городского пространства. Выявляются два типа передвижений, различающихся, с одной стороны, степенью контроля времени (перемещения в условиях жесткого контроля времени vs «свободные» прогулки или поездки), а с другой — восприятием городского пространства (его «невидимостью» в первом случае и артикуляцией его визуального, нередко эстетизированного, исследовательского восприятия — во втором).

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** антропология города, исследования мобильности, время, контроль, телесность, адаптация, молодежь, студенты, общественный транспорт, прогулка, городское пространство

УДК 008:572.02

DOI 10.31250/2618-8619-2018-1-48-59

ЩЕПАНСКАЯ ТАТЬЯНА БОРИСОВНА — к.и.н., в.н.с. отдела этнографии восточных славян и народов европейской части России, Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Россия, Санкт-Петербург)

E-mail: tshch@kunstkamera.ru, poehaly@yandex.ru

Эмпирической базой статьи послужили описания студентами (в основном, СПбГУ) своего опыта передвижений в Санкт-Петербурге. Здесь проанализированы описания, полученные от 52 человек в 2015–2018 гг. Эти описания — часть архива полевых материалов, собранных автором настоящей статьи, а также студентами СПбГУ (направление «Искусства и гуманитарные науки») по той же программе и под руководством автора в рамках проекта изучения мобильности в мегаполисе, продолжающегося с 2014 г. на базе учебного курса «Антропология движения» (авторский

курс Т. Б. Щепанской в СПбГУ). Сейчас архив этого исследования содержит материалы, полученные от 167 информантов. Его основа — когнитивные карты (два вида: неформализованные рисуночные и нанесенные по стандартизированной карте-основе). О методиках картирования и интерпретаций см., напр.: (Baur et al. 2014; Семенова 2009). В нашем исследовании картирование совмещено с использованием этнографического подхода. Карты сопровождаются комментарием в виде неформализованного интервью, полуформализованного (открытые вопросы) или легенды, заполненной по стандартизированной схеме-опроснику. Эти комментарии были нацелены на выявление антропологических аспектов передвижения: непосредственного опыта, вовлекающего переживание временных, пространственных, телесных, вещественных аспектов передвижения, а также связанных с ним представлений или дискурсивных структур.

В данной статье мы анализируем часть этого архива, содержащую текстовую, в том числе нарративную информацию, пригодную для качественного анализа. Всего в нем 52 описания опыта передвижений в Санкт-Петербурге, в том числе: 20 комментариев к когнитивным картам в виде легенды, составленной по стандартизированной схеме (2015); 20 комментариев в виде ответов на открытые вопросы (2016–2018). В этот опросник были включены дополнительно вопросы о восприятии городского пространства, переживании времени, предметном оснащении, телесной адаптации и др. Мы включили их, чтобы прояснить неясности в интерпретации собранных ранее карт (в опросник включены темы, прозвучавшие в комментариях к собранным ранее когнитивным картам, т. е. уже показавшие свою актуальность для участников исследования). Этот массив дополняют 12 неформализованных описаний пеших прогулок, написанных студентами в свободной форме (2015–2018). Целью настоящего исследования является выявить темы, значимые для интерпретации собранных когнитивных карт.

Далее в тексте, где приводятся высказывания участников исследования, в скобках указаны данные о них: пол (М, Ж), год рождения и время проживания в Санкт-Петербурге на момент записи. В нашей выборке оказалось 7 участников мужского и 45 женского пола. 35 человек приехали в Петербург в процессе учебной миграции и проживают здесь на момент ответов от 2,5 недель до четырех лет. Остальные живут в городе с рождения или длительный срок (более 15 лет), так что могут считаться постоянными жителями. Среди участников исследования студенты СПбГУ (факультеты свободных искусств и наук, матмех, ПМ-ПУ) 1990–1999 г. р., большинство (38 человек) родились в 1997–1999 гг.

Надо сказать о специфике опыта исследуемой группы — студенческой молодежи. Она достаточно гомогенна в том, что касается опыта мобильности. Все участники нашего исследования описывают общественный транспорт как основное средство передвижения в городе. Только одна участница имеет опыт вождения автомобиля, но в Петербурге личным автомобилем не пользуется. Так что в качестве основных способов передвижения в городе описываемая группа указывает пешие прогулки и общественный транспорт. Часть участников исследования проживает в общежитии СПбГУ в Старом Петергофе, отсюда частое упоминание передвижения электричками.

Н. Сорокина, анализируя когнитивные карты передвижений по городу (Саратову) пользователей общественного транспорта («субъективные маршруты»), разделила их на два типа: обычные, характерные для «рядовых пользователей» (сюда, по ее наблюдениям, относятся студенты, люди трудоспособного возраста, пенсионеры), и карты, полученные от пользователей с особыми потребностями (молодые мамы, вынужденные передвигаться с колясками, другие маломобильные группы населения). Студенты в ее классификации относятся к группе «рядовых» пользователей городского пространства вообще и общественного транспорта в частности. Правда, она отмечает,

что «особые» карты могут рисовать и те, кто не имеет большого опыта проживания в данном городе и находится в процессе его освоения (Сорокина 2009: 91). Это может относиться к той части нашей выборки, которая находится в процессе учебной миграции. По нашим наблюдениям, однако, активное освоение городского пространства в мегаполисе характерно не только для приехавших из других городов, но вообще для студенческой молодежи — из-за изменения маршрутов и порядка передвижений в связи с обучением в вузе и новыми, по сравнению со школьным периодом, возможностями самостоятельной мобильности. Как уже отмечалось, приводя в тексте высказывания участников опроса, мы указываем в скобках время их проживания в Санкт-Петербурге, что дает возможность соотнести их опыт со сроками освоения города. Систематические же сопоставления будут возможны только после анализа всего массива карт и комментариев.

Рамочный вопрос всего исследования — о способах культурной репрезентации (описания, изображения, обсуждения, символизации) движения в пространстве мегаполиса. По материалам когнитивных карт мы можем наблюдать, как опыт передвижения ложится в основу конструирования (образов, схем) самого этого пространства. В этой статье, однако, мы отвлечемся от визуальных проекций и сосредоточимся на двух аспектах описания опыта передвижения в городе: темпоральном и телесном.

### МОБИЛЬНОСТЬ И ИДЕНТИЧНОСТЬ

На вопрос «мобильны ли Вы?» (нацеленный на самооценку соотношения мобильности и собственной идентичности), ответило 20 человек. Шестеро заявили, что «очень/весьма/высоко-» мобильны, еще двое оценили свою мобильность численно — на 7 и на 8 из десяти; трое заявили, что их мобильность «минимальна», «не слишком» и «меньше, чем хотелось бы». Остальные просто подтвердили свою «мобильность». Некоторые дали развернутые ответы, приведя свидетельства или иллюстрации своей мобильности или недостатка ее. В качестве показателей мобильности называют: легкость перехода от статичного к динамическому порядку жизни (способность «за два часа купить билет, собрать вещи и уехать» (Ж 1997, 2,5 г.), «“подорваться” и съездить на какое-то мероприятие или по делам, куда-то далеко» (Ж 1995, с рожд.); частоту и дальность своих обычных поездок в городе, между его районами и за его пределы; эмоциональную привязанность — удовольствие от движения и неприятные переживания (тоски, утомления и т. п.) в «день, проведенный в одном пространстве» (Ж 1998, 3 г.). Еще один показатель — готовность ночевать вне дома: «Я очень мобилен в рамках своего города. Каждое утро, выходя из дома, я предполагаю вариант, что окажусь там спустя сутки или более, не привязываюсь к месту жительства» (М 1999, с 2017 г.). При этом одни считают признаком мобильности готовность пользоваться разными видами транспорта, а другие, напротив, приводят как показатель своей мобильности скорее пешие прогулки.

Мобильность, таким образом, фигурирует как черта, обычная для образа жизни большинства ответивших. Однако только пятеро из них признали возможность определить себя как «городских странников» (такая формула была предложена в опроснике), т. е. принять ее как основу своего самоопределения.

### ТЕМПОРАЛЬНОСТЬ

Участники исследования соотносят мобильность с качеством самого города, указывая на различие ее форм в зависимости от особенностей поселения. Высокую мобильность большинство

указали как свойство большого города (или человека, живущего в большом городе), в одном случае — города вообще (в отличие от сельской местности).

ВРЕМЯ В ПУТИ: КОНВЕРТАЦИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ПРОТЯЖЕННОСТИ. Во всех (кроме одного) ответах присутствует мотив конвертации пространственной протяженности в необходимость мобильности: «В большом городе необходимо постоянно быть в движении. Чем больше город, тем более мобильным нужно быть» (М 1999, 15 лет). «Большие города заставляют двигаться. Мой день расписан по часам» (Ж 1997, 2,5 г.). Пространственная протяженность мегаполиса в конечном счете переопределяется через время, которое уходит на передвижения. «Да, переезд в большой город вызывает изменение в восприятии пространства. В маленьком (моем) городе расстояние от одной окраины до другой можно пройти пешком; а в Петербурге, для того чтобы оценить степень желания и возможности посещения какого-то места, приходится учитывать фактор расстояния и готовности провести часть времени в дороге, в общественном транспорте» (Ж 1999, 5 мес.). Впрочем, это время не всегда расценивается как потраченное зря (ниже мы остановимся на различных способах его организации и заполнения). Так, одна из участниц, описывая свои перемещения, называет «потраченным впустую», наоборот, время, проведенное без движения: «Как минимум, нужно ходить на работу/учебу/по делам. Ну и Петербург прекрасен, жалко просиживать время дома впустую» (Ж 1999, 6 лет).

В самоописаниях большинства участников присутствует сравнение передвижения в Петербурге с «небольшими» городами (так студенты характеризуют свое прежнее местожительство, даже если это были сравнительно крупные города, например, Краснодар), с одной стороны, и Москвой — с другой. Петербург характеризуют в терминах скорости, темпа, ритма — т. е. временных характеристик передвижения: он «быстрее» небольших городов и медленнее Москвы. Из двадцати ответивших на прямой вопрос семеро оценили его как «медленный», девять — как «быстрый» (связи со сроком жизни в городе не заметила). Сторонники «медленного» варианта чаще давали развернутые пояснения, говоря, что движение в Петербурге «“ленивое”, размеренное; хаотичное — в метро»; что город «степенный, размеренный. Без пены у рта, но и без заторможенности. Интеллигентный спринтер» (Ж 1998, 3 г.), «плавный, неторопливый, меланхоличный» (М 1999, с 2017 г.), «более или менее спокойный город» (Ж 1998, 1,5 г.), «скорее медленный. В оживленных районах он заставляет идти быстрее, но при желании в П[итере] можно замедлиться» (Ж 1995, с рожд.). Оценку мобильности в этих высказываниях связывают с образом города, отчасти с приписываемой ему субъектностью. В ряде комментариев особые ритм и скорость приписывают отдельным районам: встречались указания, что в спальнях районах движение «замедляется», как, впрочем, и в центре — в местах скопления людей; другим районам приписывают «бешеный ритм». Так, одна из участниц в числе «своих» мест в городе упоминает: «Садовая улица, Юсуповский сад, Садовая (Сенная/Спасская) бешеный ритм жизни, ~~Совершенное беспокойство~~» [зачеркнуто автором комментария. — Т. Щ.] (Ж 1996, более 1 г.). Впрочем, встречаются и противоположные оценки: «Движение на Невском замедляется от гуляющих, и почему-то еще на Сенной и Чкаловской» (Ж 1995, с рожд.).

Несоответствие скорости передвижения разных групп пешеходов в определенных ситуациях воспринимается как конфликтное: «Иногда меня раздражает, что люди идут слишком медленно, когда я куда-то тороплюсь» (Ж 1998, 2 г.); «для меня — медленный. Очень часто приходится топтаться за спинами людей, которые очень медленно идут посреди дороги» (Ж 1995, с рожд.).

КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ в самоописаниях выступает как важная составляющая адаптации в городе и, по-видимому, городской идентичности. Передвижения по городу требуют согласований

индивидуального распределения времени с другими участниками социальных взаимодействий (встречи по пути, совместное передвижение) и временными характеристиками городской инфраструктуры. Фактор контроля времени мы включили в анализ как важный элемент описаний опыта движения.

Отвечая на открытый вопрос о своих отношениях со временем при передвижении по городу, участники исследования разделились на тех, кто приписывает себе: (1) полный контроль, (2) стремление к контролю, использование для этого различных приемов, (3) способы компенсации недостаточного контроля (тем самым взятие на себя ответственности) и (4) перенос ответственности на других (внешние факторы) в ситуациях утраты контроля.

Из 20 ответивших только четверо заявили о полном контроле времени в пути: «Неплохо “чувствую” время, могу приблизительно ( $\pm 10$  минут) сказать, когда буду на месте встречи. Время от времени жду друзей» (Ж 1997, ок. 1,5 лет). «Я обычно прекрасно чувствую время и не опаздываю. Подождать кого-то не составляет для меня труда» (М 1999, 15 лет). Обратим внимание, что оба сравнивают свою (высокую) степень контроля времени с другими, которых приходится иногда ждать: т. е. имеет место имплицитное ранжирование по степени контроля, что может говорить о значимости этой характеристики для самооценки.

Все остальные участники описывают ситуации утраты контроля времени (опозданий) и говорят о стремлении их избежать, используя такие приемы, как: «стараюсь организовать свое время», «заранее рассчитать время в пути», «планирую свой день заранее». Говоря об известной степени неопределенности времени на перемещение даже по привычным маршрутам, в двух случаях к расчетному времени (около часа) прибавляют двадцать минут или полчаса, что говорит об оценке степени этой неопределенности. Одна из участниц, опоздав на автобус, ловит себя на «мысли о том, что можно было бы не делать, чтобы успеть на предыдущий автобус» (Ж 1999, 4 мес.), что может быть показателем процесса адаптации к городскому движению — коррекции своих ошибок в организации времени. Трое пишут о различных способах компенсации временных накладок: за счет телесного напряжения (ускоряя шаг или переходя на бег) либо социальных взаимодействий: например, одна из участниц пишет: «Когда опаздываю, покупаю кофе тем, кто замерз, пока меня ждал» (Ж 1999, 3 мес.). Другая пишет, как в ситуации нехватки времени в дороге безличные функциональные отношения с представителями городской инфраструктуры мобильности вызывают эмоциональный отклик и переживаются как проявления личной доброжелательности: «Когда я опаздываю и пытаюсь догнать, к примеру, автобус, когда водитель замечает это и останавливается, то очень приятно» (Ж 1999, 4 мес.).

Важный момент временной адаптации — распределение ответственности. Только четверо из двадцати ответивших берут ответственность за опоздания на себя, признавая, что часто «слишком поздно выходят из дома» (Ж 1999, 3 мес.) или что с увеличением обязанностей «появились горящие дела, взрослая усталость, индифферентное отношение к небольшим опозданиям» (Ж 1998, 3 г.). Двое других пишут скорее о переносе ответственности на функционирование транспортной системы Санкт-Петербурга: «Я научилась точно рассчитывать время, поэтому в моих опозданиях обычно виновата не я, а задержка транспорта. Я нервничаю, когда опаздываю или опаздывают мои знакомые, это может мне подпортить день» (Ж 1999, 6 лет) и представляют себя скорее страдающей стороной: «Транспортная система в Петербурге просто отвратительная (наземный транспорт). Общественный транспорт претендует на пунктуальность/расписание, но не соответствует этому никоим образом. Ожидание автобусов — мука» (Ж 1999, 3 мес.). Обратим внимание, как эти два высказывания переопределяют ситуацию утраты контроля времени как источник индивидуальных

страданий (нервозности, муки). Заметим, что упомянутый выше способ действия в ситуации опоздания — «кофе тем, кто замерз, пока меня ждал» — также направлен на компенсацию телесных страданий.

Характерно, что, отвечая на вопрос о видах деятельности в транспорте, несколько человек выбрали вариант «просто тороплюсь» как отдельный вид времяпрепровождения: можно предположить, что спешка вытесняет другие виды заполнения времени поездки, превращая это время из ресурса в тягостное переживание. Некоторые участники исследования описывают изменение восприятия времени и собственно движения в ситуации опоздания, спешки (т. е. утраты контроля времени): «Когда опаздываешь, кажется, что трамвай едет очень медленно. Красный свет на всех светофорах» (Ж 1997, 2,5 г.). «Когда я опаздываю, кажется, что время идет очень медленно, поезд долго не прибывает, автобус тоже, светофор всегда красный и т. д.» (Ж 1999, 4 мес.). «Опаздываю — время тянется, жду — время тянется, если холодно или нечем себя занять. Догоняю автобус — время сжимается до 1 минуты» (Ж 1998, 1,5 г.).

В связи с необходимостью контроля времени во время передвижения по городу пишут и об изменении восприятия городского пространства: указывают его «невидимость», выпадение из поля зрения: «Когда я опаздываю, я не замечаю, что происходит вокруг, потому что очень быстро хожу» (Ж 1999, 18 лет 5 мес.). Возможно, продолжением этой «невидимости» становится ощущение «исчезновения» («уменьшения», «сжатия») городского пространства в процессе рутинизации перемещений в нем: «Живу в центре, все золотые маршруты, принятые для туристических экскурсий, давно стали пешими. Вместе с тем, город будто бы уменьшился, сжался, перестал быть масштабным» (Ж 1998, 3 г.).

«Невидимость» города — упоминаемая как обычный симптом спешки в движении «по делам» — резко контрастирует с описаниями пеших прогулок, когда городское пространство становится стимулом эстетических впечатлений, размышлений, соотносится с историями, памятью, обсуждается со спутниками, переживается и «проживается» гуляющими и, будучи интериоризированным через такого рода практики, включается в структуру собственной идентичности. Подобное переживание городского пространства — его видимость, визуальное наслаждение им — упоминают и говоря о передвижении в полупустом общественном транспорте, когда можно отвлечься от внешних раздражителей и просто «смотреть в окно».

ДВЕ ФОРМЫ МОБИЛЬНОСТИ (ТЕМПОРАЛЬНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ). Характеризуя движение в мегаполисе, приехавшие из других городов студенты указывают не только на увеличение расстояний, но и значимость нового для них «жанра» передвижений: свободных прогулок/поездок — в противоположность привычным хождениям или поездкам по делам, по необходимости. «Родной город — маленький, (поэтому) выход на улицу в основном по делам, СПб — прогулки в свободное время, выход на улицу — “потому что красиво”» (Ж 1997, ок. 1,5 лет). Эстетизация городского пространства весьма характерна для описания пеших (или других неспешных) передвижений — что мы интерпретируем как еще один симптом его «видимости» (актуализации деятельности рассматривания).

«Свободные» передвижения — это, в основном, пешие прогулки, реже поездки с целью получения эстетического удовольствия и ознакомления с городом, изучения незнакомых мест, причем в самоописаниях об этом нередко пишут «без цели», противопоставляя свободные путешествия перемещениям с практической целью, по необходимости (на работу, учебу и др.).

Свободным путешествиям приписывается ряд функций, среди которых немаловажную роль занимает «исследовательская» — функция освоения городского пространства. «Для прогулок каж-

дый раз пытаюсь выбрать новый маршрут. Для дороги в универ или домой хожу/езжу одним маршрутом для экономии времени» (Ж 1999, 4 мес.). Примечательно, что актуализация «исследовательской» цели передвижения в городском пространстве соотносится (систематически) с наличием ресурса времени: «Стараюсь по возможности ходить разными маршрутами, чтобы иметь возможность узнавать город, но если тороплюсь — всегда выбираю кратчайший путь» (Ж 1999, 5 мес.). «Если я гуляю по Питеру, то обычно не выстраиваю маршрута, т. к. хорошо знаю город. Но одно всегда неизменно — это дорога домой. Я всегда иду вдоль наб. р. Мойки до Мариинского театра и там сажусь на автобус. Хотя такая дорога и занимает больше времени, чем если ехать на метро, но в конце дня всегда приятно пройти по любимым местам» (Ж 1997, 18 лет). Прогулки-исследования, ощущение познания и даже «открытия» города актуальны не только для тех, кто живет в городе недавно. О тех же двух видах ощущения городского пространства (и соответственно — типах передвижения) говорит и уроженка Санкт-Петербурга: «Есть разница в том, как я смотрю на город, когда спешу куда-то, например в университет, и тем, когда просто брожу без цели. Даже на самые центровые [зачеркнуто] популярные места в центре города, от которых уже замылился глаз, получается посмотреть по-новому <...>. Как-то раз по делам я оказалась на улице Красного текстильщика, решила прогуляться оттуда пешком до Невского проспекта. Передо мной открылся совершенно другой Петербург, это был... район, где я никогда не бывала раньше, он отличался не только своей архитектурой, но и настроением, и атмосферой. Мне неловко, что я думала, что хорошо знаю Петербург, только потому что я здесь родилась и выросла. Хотя на самом деле я еще не была в большей части города» (Ж 1997, с рожд.).

Различие между двумя видами движения в городе определяет и выбор средств передвижения: в пользу скорости — или «видимости» городского пространства. «Транспорт люблю: метро, поезда — за то, что нет пробок; главное — сокращение времени на передвижение; пешком — если хорошая погода, не холодно и не мокро, красивые виды и комфортная для меня компания» (Ж 1997, 3 мес.). Свободные, «исследовательские», путешествия — чаще пешие. В связи с такими прогулками опять возникает тема изменения восприятия времени: «Когда гуляю, забываю про время. Во время прогулки время будто замедляется, так что за малое время успеваешь очень много пройти и увидеть» (Ж 1998, 1,5 г.).

Впрочем, и в транспорте городское пространство способно стать видимым (артикулируется его рассматривание, исследование, ощущение/переживание). В этом качестве, например, упоминают автобусы: «Больше всего люблю автобусы, потому что можно просто посидеть посмотреть на город в окно» (Ж 1995, с рожд.), и троллейбусы, в качестве значимой характеристики которых звучит неспешность: «Люблю троллейбусы, т. к. можно сидеть у окна, но лучше всего это вечером и когда транспорт полупустой... троллейбус (самый романтический, по-моему, транспорт. Он учит никуда не торопиться и ценить момент)» (Ж 1998, 1,5 г.).

Можно заключить, что различение этих форм мобильности проводится, прежде всего, по параметру временной организации: «свободные прогулки» неспешные, когда есть время, можно никуда не торопиться и позволить себе пройти пешком, не самым коротким, но красивым маршрутом, не планируя его заранее — в отличие от «практических, по необходимости», где первостепенное (для выбора маршрута и транспорта) значение имеют именно экономия времени, скорость, время четко структурировано в самой поездке и по отношению к ней, и умение его организовать описывается как важная часть самооценки.

ВРЕМЯ В ДОРОГЕ КАК РЕСУРС. Передвигаясь в общественном транспорте, пассажиры делегируют собственно механику и контроль передвижения другим социальным акторам — сам

пассажир во время движения оказывается в ситуации отсутствия обязательных действий. Отсюда и «время в транспорте», которое воспринимается как свободное/скучное; при рутинизации поездки оно вовлекается в повседневность как ресурс и перераспределяется между обязательными видами деятельности (подготовкой к работе, учебе, завершением недоделанных заданий и работ) и «отдыхом». В качестве «отдыха» назвали следующие виды деятельности: (1) социальные коммуникации (о них написали 16 из 20 человек), в том числе в социальных сетях, мессенджерах, SMS и разговоры по мобильному телефону; (2) культурное потребление (в 16 ответах) — чтение книг, прослушивание музыки в наушниках; (3) попытки поспать или расслабиться (6 упоминаний). «Дорога занимает два часа, успеваю все поделывать», — заметила одна из участниц. Впрочем, такое перераспределение времени характерно только для рутинных маршрутов (на работу, учебу). Есть и такой ответ: «Поскольку я редко передвигаюсь с помощью общественного транспорта, чаще всего не скучаю в поездках» (Ж 1999, 4 мес.). 14 человек написали об использовании времени передвижения для деятельности, направленной на подготовку или планирование будущего: «мечтаю», «готовлюсь (к занятиям или работе)».

Парадоксальное исключение тела из процесса движения во время передвижений по городу (в транспорте) означает появление ресурса времени, относительно свободного от внешнего контроля. Оно, как видим, перераспределяется между трудом, отдыхом и коммуникацией, но может стать и временем переживания свободы, актуализации внутренних ресурсов самоконтроля или поиска внешней опоры, а также переживания религиозного или мистического опыта: «В пути есть время оценить произошедшее, подумать или отключиться от реальности и погрузиться в молитвенную медитацию» (Ж 1998, 1,5 г.). В большей степени тело вовлекается во время пешей прогулки — как мы видели, это связано не только с контролем и осуществлением движения за счет телесных ресурсов, но и с актуализацией восприятия городского пространства, его интериоризацией (освоение, исследование, переживание красоты) через телесно укорененный опыт.

## КОРПОРАЛЬНОСТЬ

Д В И Ж Е Н И Е И Т Е Л О. Временные характеристики движения в городе: ритмы, скорости — в рассказах участников соотносятся с телесным опытом. А. Бикбов, рефлексировав освоение нового городского пространства, пишет об исследовании «тонкой и безмолвной связи между двумя инстанциями — пространственным телом города и индивидуальным телом его обитателя» (Бикбов 2002: 145). Исследователь использует, по сути, ту же метафору, которую предлагает и одна из участниц нашего исследования, описывая движение в пространстве Санкт-Петербурга: «Города — это, вообще говоря, уникальные организмы со своим артериальным давлением, пульсом, аритмией и прочими недугами. Они диктуют наше состояние и положение, наше настроение и динамику темпераментов», — городское движение в этой образной системе рассматривается как власть, транслируемая в индивидуальное тело: «Если угодно, каждый горожанин — миссионер, высшей целью которого является укрощение городского темпа, мимикрия под его скорость или же иступление и поиск иного пристанища» (Ж 1998, 3 г.). Адаптация к порядкам городской мобильности переживается как социальное взаимодействие — подчинение или сопротивление власти города, который наделяется субъектностью. Город-«организм» в ее описании проявляет свое состояние через тела вовлеченных в его движение людей, которые вынуждены либо адаптироваться к характеристикам этого движения, либо покинуть город. Вот еще об ощущении этой власти, описываемой в более приземленных понятиях многолюдности, толпы: «Чем город больше, тем быстрее (как

ни странно) ты в нем двигаешься. Когда попадаешь во власть несущейся куда-то и вечно торопящейся толпы, другого выхода, как нестись и торопиться с ней, нет» (Ж 1999, 4 мес.). «Нет времени постоять и подумать, приходится поддаваться движению города» (Ж 1999, 4 мес.). Между тем в опыте другого участника, наоборот, «город склонен к тому, чтобы отвлекать от быстрого перемещения. Много отвлекающих факторов» (М 1999, 18 лет). В этом случае «власть» города осуществляется через социальное давление «толпы», многолюдности и т. п.

Есть и высказывания о прямой физической проекции городского движения в телесные ощущения отдельного человека: «День, проведенный в одном пространстве, нагоняет тоску, утомляет, провоцирует пассивность. А через движение ритм города прощупывается ярче» (Ж 1998, 3 г.). «Прощупывается ритм» — это о том, как ощущение городского движения участвует в самоидентификации с городом через восприятие и усвоение его «ритма» как уже своего: об опыте переживания городской идентичности. В этом случае «власть» проявляется через «ритм», т. е. нечто ощущаемое автором напрямую, телесно. Упоминается и еще одно телесное ощущение — тряска (вибрация), посредством которого движение в городском транспорте передается непосредственно в тело человека и трансформируется в сигнал, влияющий на решение (выбор маршрута, посещение определенного места и т. п.): «А в Петербурге, для того чтобы оценить степень желания и возможности посещения какого-то места, приходится учитывать фактор расстояния и готовности провести часть времени в дороге, в общественном транспорте. Иногда нежелание трястись в маршрутке перевешивает» (Ж 1999, 5 мес.). Феномен вибрации как часть опыта передвижения по британским железным дорогам исследует Дэвид Биссел, рассматривая то, как вибрация формирует опыт движения в составе связки «тело — техническое средство» и тем самым связь тела и технологии перемещения (Bissel 2010: 479).

ТЕЛО И ВРЕМЯ. Участники, имеющие опыт переезда в Санкт-Петербург из «небольших» (в сравнении с мегаполисом) городов, отмечают резко возросшее время в дороге, которое потребовало дополнительной адаптации, в том числе телесной. Выше мы обращали внимание на описание телесных (наряду с психологическими) страданий как платы за недостаток контроля времени (свои и чужие опоздания); за счет телесного напряжения (ускорение шага, бег) они пытаются этот недостаток компенсировать. Но значительное время в дороге — у большинства это несколько часов в день — актуализирует обсуждение связанных с нею телесных ощущений.

Одна из сквозных тем — телесные страдания в транспорте: упоминаются утомление, усталость; духота («Однажды утром я не села в 210-м автобусе и чуть не задохнулась» (Ж 1999, 3 мес.) и страх потерять сознание; теснота, давка, особенно в часы «пик», когда, как написала одна из участниц, даже обычно симпатичные ей трамваи и метро превращаются в «человековыжималку» (Ж 1999, 4 мес.). Женские тела оказываются еще и уязвимыми для сексуальных домогательств. Так, отвечая на вопрос об ощущениях в различных видах транспорта, одна из участниц написала: «Везде нормально, главное, чтобы меня не трогали незнакомые люди и не пялились на меня (чувствую себя неловко и чувствую себя в опасности)» (Ж 1999, 1 г. 5 мес.). Эта уязвимость создает дискомфорт не только собственно в момент домогательств, но и из-за связанных с нею тревожных переживаний: «Страх пьяных в транспорте, неадекватных. Часто пристают, вербально и физически, приходится защищаться» (Ж 1999, 3 мес.). «В городском транспорте боюсь терактов, подозрительных людей и когда меня трогают» (Ж 1999, 18 лет 5 мес.). Многие участники упоминали различные фобии, связанные с передвижением в общественном транспорте: кроме уже названных (теракты, домогательства), это страх аварий, карманников, страх встретить по пути крыс или собак или пропустить свою остановку (ср.: Сорокина 2009: 89) интерпретирует изображение собак на

когнитивных картах маршрутов как «субъективный образ опасности»). Упоминался и страх перед подземным транспортом, в некоторых случаях даже побуждающий к отказу от пользования им: «Метро — сразу нет. Животный нутровой страх» (Ж 1998, 3 г.). Дорожные страхи в некоторых случаях получают продолжение и в болезненных ощущениях: так, одна из участниц назвала «страхи, связанные с терактами в метро или просто с авариями. Начинает бешено биться сердце, когда автобус едет не по тому маршруту, который показан в гугл-картах, начинаю паниковать, что опять заблудилась» (Ж 1999, 4 мес.).

В качестве источника телесного дискомфорта называют и петербургскую погоду: ветер, ненастье, холод, реже — жару. Эти факторы упоминаются как дополнительные стимулы к самоорганизации, усилиям по контролю времени (во избежание мучительного для себя или других ожидания транспорта или встречи под дождем или на морозе/жаре). Адаптацией к погодным факторам оказывается и выбор способа передвижения: например, бежать, чтобы успеть на подходящий транспорт, или отказ в пользу общественного транспорта от пешей прогулки. Впрочем, в некоторых рассказах толерантность к ненастью упоминается как часть адаптации в Санкт-Петербурге, одна из привычек, выработанных за время учебы в этом городе: «А пешие маршруты всегда уместны и приятны, научилась даже дождливые прогулки любить» (Ж 1998, 3 г.): возможно, еще один маркер городской идентичности. Упоминается и адаптация за счет соответствующего снаряжения: даже регулярные поездки/переходы по городу, как выяснилось, требуют особого снаряжения. Так, часто упоминают «одежду по погоде»; некоторые берут с собою средства дополнительного утепления (шарф, шапку, перчатки, носки) как средство адаптации к переменчивости петербургской погоды. Практически все назвали как обязательную часть снаряжения зонтик (кроме одной участницы, которая заявила, что не любит зонты, т. е. связала отказ от этого атрибута с каким-то значимым для нее аспектом индивидуальности). Есть упоминания о том, что выбор одежды «по погоде» заставляет пересмотреть некоторые аспекты гендерной самопрезентации. Так, одна участница заявила, что «из-за постоянного сильного ветра пришлось отказаться от юбок» (Ж 1999, 4 мес.), другая — от любимого «длинного драпового пальто» в пользу «более практичного» пуховика (Ж 1999, 6 лет), третью «Петербург заставил... отложить каблуки в темный угол» (Ж 1999, 4 мес.). Значение удобной и теплой обуви подчеркивали большинство участников, видя в этом важнейшее средство адаптации к длительным передвижениям: «Главное — это теплая сухая обувь, в которой не будет холодно от мокрого пола в транспорте» (Ж 1999, 3 мес.). Передвижение в городе воспринимают как источник телесной нечистоты (практически все носят с собою влажные и/или сухие салфетки), а некоторые еще и антисептики. Назвали также средства защиты кожи (кремы для лица и рук) и бальзам для губ — как необходимую защиту от ветра. Тело во время передвижений оказывается в агрессивной среде и, судя по снаряжению, нуждается в постоянной защите.

Функцией времени в дороге становится и актуализация телесных потребностей. Время в движении достаточно велико, чтобы стали заметны биологические потребности — в питье, пище, гигиене. Большинство участников указали, что во время обычных передвижений по городу берут с собою напитки (чаще воду), а вот питаться предпочитают в попутных кафе, булочных (где можно перекусить кофе с пирожным), покупают продукты по пути в супермаркетах (упоминались салаты и булочки) или закусок быстрого питания (гамбургеры). С собою берут еду редко (указали цель экономии, чтобы не тратиться в кафе), чаще жевательную резинку и леденцы, и то скорее в гигиенических целях. Реализация потребностей в питании и гигиенических отправлениях во время передвижения обеспечивается городской инфраструктурой. В некоторых случаях, по сви-

детельствам участников исследования, расположение любимой булочной или кофейни влияет на маршрут передвижения в городе: таким образом, телесные потребности не только адаптируются к городскому пространству, но и «переформируют» его, модифицируя траектории передвижения (и тем самым структуру фактически используемого пространства).

По результатам анализа самоописаний молодых горожан-студентов можно сделать некоторые заключения. Мы рассмотрели здесь только два аспекта этих описаний — затрагивающие темы времени и телесности. В терминах времени описывается порядок городского движения, распределение контроля и ответственности. Тема телесности же служит рамкой описания адаптации к этому порядку. То и другое — телесность и время (точнее, задачи телесной адаптации и контроля времени) — по приведенным свидетельствам, может описываться как значимое для восприятия городского пространства (в контексте сопоставления двух видов перемещения: по необходимости — с задачей контроля времени и «невидимостью» города — vs свободных неспешных прогулок или поездок «потому что красиво»/«исследовательских»). Эти два типа опыта перемещений мы полагаем полезным для понимания появления участков связности и фрагментации городского пространства на когнитивных картах.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Бикбов А. Москва/Париж: пространственные структуры и телесные схемы // Логос. 2002. № 3–4. С. 145–168.

Семенова В. Картирование городского пространства: основные подходы к визуальному анализу // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант»; ЦСПГИ, 2009. С. 67–81.

Сорокина Н. Субъективные маршруты: когнитивные карты транспортных путей современных горожан // Визуальная антропология: городские карты памяти. М.: ООО «Вариант»; ЦСПГИ, 2009. С. 82–96.

Baur N., Hering L., Raschke A. L., Thierbach C. Theory and Methods in Spatial Analysis. Towards Integrating Qualitative, Quantitative and Cartographic Approaches in the Social Sciences and Humanities // Historical Social Research / Historische Sozialforschung. 2014. Vol. 39, № 2 (148), Special Iss.: Spatial Analysis in the Social Sciences and Humanities. Towards Integrating Qualitative, Quantitative and Cartographic Approaches. P. 7–50.

Bissell D. Vibrating Materialities: Mobility-Body-Technology Relations // Area. 2010. Vol. 42, № 4. P. 479–486.

## **THE MOVEMENT IN THE MEGALOPOLIS: TIME AND BODY**

**ABSTRACT.** The article is devoted to the analysis of movement experience (pedestrian and on public transport) in the megalopolis base on self-descriptions of the students of Saint Petersburg University. The study discusses some temporal and corporal aspects of representation of city mobility. The representation of movement experience in terms of time is connected mainly with the subject of time control/uncertainty. Corporal aspects of the experience are articulated in connection with the adaptation of the practices of movement to biological needs (through material equipment, possibilities of city space, social communications, etc.) and in the context of the choice of vehicles, and of the perception of time and city space. Two types of the movements could be differentiated: on the one hand, by the level of time control (movements under the conditions of strict time control vs “free” walks or trips), and, on the other hand, when the perception of the city space comes to light (its “invisibility” in the first case, and the articulation of its visual, quite often aestheticized, research perception — in the second).

**KEYWORDS:** anthropology of the city, mobility, time, temporality, corporality, adaptation, control, youth, students, public transport, walking, urban space

**TATYANA B. SHCHEPANSKAIA** — Candidate of Historical Sciences, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (the Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences (Russia, Saint Petersburg)  
E-mail: tshch@kunstkamera.ru, poehaly@yandex.ru