КОНФЛИКТНОСТЬ ГОРОДСКОЙ ИДЕНТИЧНОСТИ: ВИЗУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Г. В. Горнова

Омский государственный педагогический университет, Россия
gornovagv@yandex.ru

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ,
проект 18-411-550008 р_а: «Городская идентичность: антиномичность
миграционных установок горожан (на материале города Омска)»

В статье анализируется визуальная репрезентация конфликтности городской идентичности. Городская идентичность понимается как одна из граней личностной идентичности, существующей в синхроническом и диахроническом единстве. Теория социальных ролей позволяет исследовать синхронический аспект городской идентичности, выделить «транспортные роли» горожанина, конфликтные аспекты «транспортной идентичности». Отмечается актуализация конфликтности городской идентичности в синхроническом аспекте при резких и непоправимых изменениях в городской среде. Конфликтность влияет на отчуждение человека от города, на разрушение его городской идентичности. Диахронический аспект городской идентичности тесно связан с мемориальной культурой, которая содержит широкий спектр идентификационных выборов. Визуальные репрезентации мемориальной культуры влияют на становление городской идентичности, на формирование устойчивых представлений человека о себе как о жителе определенного города, на ценностное переживание своей связи с городом.

Ключевые слова: город, городская идентичность, конфликтность городской идентичности, мемориальная культура

THE CONFLICT OF URBAN IDENTITY: VISUAL ASPECTS

Galina V. Gornova

Omsk State Pedagogical University, Omsk, Russia
gornovagv@yandex.ru

The article analyzes the visual representation of the conflict of urban identity. Urban identity is understood as one of the facets of personal identity that exists in the synchronic and diachronic unity. The theory of social roles allows exploring the synchronic aspect of urban identity, highlighting the “transport roles” of the city dweller and the conflicting aspects of “transport

identity". The conflict of urban identity in the synchronic aspect is actualized with sharp and irreparable changes in the urban environment. The conflict affects people's alienation from the city, the destruction of their urban identity. The diachronic aspect of urban identity is closely related to memorial culture, which contains a wide range of identification choices. Visual representations of memorial culture influence the development of urban identity, the formation of people's stable representations about themselves as residents of a certain city, the value experience of their connection with the city.

Keywords: city, urban identity, conflict of urban identity, memorial culture.

DOI 10.23951/2312-7899-2020-3-27-40

Классическая диалектическая идея о противоречии как источнике развития применительно к городской культуре по-прежнему сохраняет эвристический потенциал, предлагая не столько решение, сколько неожиданную постановку проблемы и адекватную ей методологию поиска решения. Противоречивость городской цивилизации генерирует мощный культурогенез: в современном мире самообновление культуры по большей части связано именно с городской жизнью. Город – именно та меняющаяся среда, к которой последовательно адаптируются человек и общество, вырабатывая новые культурные формы, нормы и механизмы социального взаимодействия.

Одной из таких культурных форм оказывается городская идентичность, сочетающая в себе индивидуальные ценностно-смысловые аспекты личности и мировоззренческие ориентиры общества. Осознанная городская идентичность жителей усиливает коллективное взаимодействие, стимулирует социальные практики устройства жизни в городе к лучшему. Однако эта культурная форма, порожденная городской культурой, закономерно воспроизводит ее базовые противоречия, антиномии и конфликты, которые при этом по большей части не осознаются субъектами идентичности. Как видим, противоречивость и антиномичность городской культуры детерминирует априорную конфликтность городской идентичности.

Личностная идентичность имеет две стороны: представление о том, кто я, ощущение самотождественности и целостности себя и отождествление себя с другими – социальными, возрастными, гендерными, профессиональными и другими группами, то есть в ней сосуществует осознание собственной уникальности, индивидуальности и одновременно сходства с образом жизни, ценностями

и нормами реального или воображаемого сообщества. Свою подлинную идентичность человек обнаруживает в состоянии переживания единства с чем-то большим, чем он сам, с целостностью Вселенной, с городом, с природой [Максименко 2011, 20].

Идентичность личности весьма противоречивый феномен, что объясняет множественность сложившихся подходов к ее исследованию в истории философии и социогуманитарном знании. К примеру, Г. Нунан при анализе личностной идентичности утверждает, что закрепилось разделение сложных и простых взглядов на идентичность, и в этой дискуссии ключевым является вопрос о синхроническом и диахроническом единстве личности, которое в аспекте синхроничности рассматривается как наличие в одном теле одной личности, одной души, одного сознания (в патологических случаях, при диссоциативном расстройстве личности в частности, существует множественная личностная идентичность), в аспекте диахроничности – тождественность личности самой себе на протяжении жизни (человек в детстве и в зрелости – все тот же человек, хотя окружающим иной раз сложно в это поверить). Нунан считает такое разделение взглядов упрощением и в качестве основных выделяет четыре исследовательские позиции: комплексный подход и три разновидности редукционизма [Noonan 2019, 22].

Для осмысления конфликтности городской идентичности и ее визуальных репрезентаций в рамках этой работы пока нет необходимости иллюстрировать эти позиции примерами из городской жизни, но вопрос о синхроническом и диахроническом аспектах становления и существования идентичности позволит глубже раскрыть некоторые черты идентичности горожанина. Эти аспекты взаимосвязаны: синхроничность является результатом процессуальных диахронических отождествлений и при всей своей статичности не остается постоянно идентичной самой себе, не обретает «метафизическую неподвижность». В анализе искусственно разделяются эти аспекты и несколько упрощается сам феномен идентичности.

Городская идентичность человека является одной из граней личностной идентичности. Теория социальных ролей позволяет подробнее рассмотреть ее синхронический аспект, при этом не доходя до предельного упрощения – одна личность выполняет только одну социальную роль в определенный момент времени, а принимая во внимание согласованность ролей. Горожанка (томичка, омичка, москвичка, петербурженка) одновременно может являться высокопрофессиональным специалистом, женой, матерью, дочерью, городской активисткой, волонтером, лучшей подругой, любительницей

кино и т. д. и определять себя через эти роли по возможности непротиворечиво. Если происходит рассогласование между ролями, возникает внутриличностный конфликт.

Более «специализированно» и ближе к урбанистической проблематике можно раскрыть синхроничность в теории «транспортных ролей» по В. Вучику¹ [Vuchic 2007, Вучик 2011]. Горожанин является пешеходом, велосипедистом, пассажиром общественного транспорта, водителем личного автомобиля, кто-то может последовательно перебирать все эти роли, кто-то – использовать только часть репертуара (ил. 1).

Ил. 1. Теория «транспортных ролей» по В. Вучику. Автор ил. А. Бегун

Оптимальной будет согласованность и быстрая переключаемость ролей, когда горожанин имеет возможность комфортно переходить из одной роли в другую и следует без раздражения (а лучше бы даже с удовольствием) ценностно-нормативному сценарию каждой роли. В идеале продвинутый горожанин будет ценить больше всего роль пешехода, вполне в духе общей теории пешеходности Дж. Спекса [Speck 2012, 13–17].

Как известно, идеал недостижим и даже приближение к нему порой весьма затруднительно. В 2014 г. В. Вучик в качестве эксперта приезжал в Омск и давал рекомендации по трансформации транспортной системы города, которые, к сожалению, не были воспри-

¹ Прим.: В. Вучик не использует термин «транспортные роли», это вольная интерпретация автора статьи – ГТ.

няты ни органами местного самоуправления, ни широкой массой омичей. Автор статьи на одной из встреч В. Вучика с горожанами имела возможность не столько задать вопрос, сколько высказаться о транспортном аспекте городской идентичности, о том, что автор в пространстве города активно передвигается как пешеход и велосипедист, водитель, реже – как пассажир общественного транспорта, прекрасно знает нормы и правила каждой роли, старается их выполнять, но чаще всего чувствует себя несчастной именно в своей любимой роли – роли пешехода: улицы Омска не очень дружелюбны по отношению к пешеходу. Вопрос состоял в том, что же реорганизация транспортной системы даст пешеходу. Ответ был четким, внятным и достаточно очевидным, что развитие общественного транспорта дает максимальные бонусы всем жителям города и позволяет улучшить качество городской среды (ил. 2).

Ил. 2. В. Вучик в Омске в 2014 г. осматривает трамвайные пути.
Источник фото: М. Кац [<https://maxkatz.livejournal.com/245073.html>]

На наше восприятие города влияет скорость передвижения, объем получаемой визуальной информации и интерпретация чувственных образов напрямую зависят от скорости. Старые города с насыщенной историко-культурной средой ориентированы на пешехода [Гейл 2012, 43]. Однако по отношению к «пешеходной идентичности» жителя Омска, как и большей части других больших и малых российских провинциальных городов, можно внести разъяснение, касающееся скорости передвижения и получения визуальных впечатлений и переживаний от города. Архитектурная среда таких городов

по большей части бедна и однообразна, их очень спасают зеленые зоны: аллеи, скверики, озелененные набережные, высокие деревья на улицах, что сейчас, к сожалению, становится уходящей натурой, масштабы вырубки деревьев путают, а меры по озеленению – формальны. Исторических зданий, а тем более архитектурных ансамблей, сохранилось немного, к периферии нарастает хаотичность и монотонность застройки, срединные зоны города переуплотняются. Пешеходу попросту становится скучно. Ему неинтересно идти в этом однообразии: много времени требуется, чтобы пройти от одного красивого вида к другому. Городская среда не предоставляет эмоциональных стимулов для неспешного передвижения.

Водителю автомобиля требуется хорошая дорога, скорость его передвижения не дает возможности наблюдать даже самые замечательные городские архитектурные и природные ландшафты, и у многих водителей сама потребность эмоционального восприятия города со временем атрофируется, если они не практикуют переключаемость «транспортных ролей», если не задействуется синхронический аспект городской «транспортной идентичности». В случае Омска получать эмоциональные впечатления от города автору очень помогла «велоидентичность», велосипедные прогулки, передвижение в формате «city trip», «city travel». В «чувственно-разреженной» городской среде Омска оптимальной антропологической практикой, способствующей формированию городской идентичности, оказалось изменение скорости восприятия – со скорости ходьбы до скорости езды на велосипеде, с 5 до 15–25 км/ч, оптимальная скорость позволила сокращать однообразие и при этом наблюдать городскую жизнь во всей ее полноте. Эмоциональный опыт восприятия города, влияющий на идентичность горожанина, может развиваться вполне целенаправленно в соответствии с подходом гуманитарного краеведения И. М. Гревса [Свешников 2016, 64], в том числе и с использованием таких специфических «транспортных» аспектов. Однако для городской идентичности самое главное – пешеходность. Становление идентичности зависит от возможности беспрепятственного пешеходного передвижения и от того, насколько интересен город. Прогулка порождает горожанина.

«Транспортная идентичность» горожанина конфликтна: идентификация только с одной ролью порождает межличностные конфликты (хрестоматийные примеры – неприязнь водителей к велосипедистам, представление водителей о том, что пешеход слишком медленно идет по зебре, восприятие других водителей как крайне нерасторопных, а себя как автогонщика и т. д.). К внутриличностно-

му конфликту приводит рассогласованность социальных ролей: невозможность выдержать баланс между работой и семьей, своими профессиональными и семейными обязательствами угнетает многих горожан. Внутриличный конфликт в ракурсе «транспортных социальных ролей» может быть проиллюстрирован классической цитатой из фильма Э. Рязанова «Берегись автомобиля»: «Каждый, у кого нет автомобиля, мечтает его купить. Но зато каждый, у кого есть автомобиль, мечтает его продать» [Брагинский, Рязанов 1965, 8].

Если отойти от достаточно узкой транспортной тематики, то можно зафиксировать множество конфликтов, вызванных идентификационными различиями; приведем только один, но масштабный пример конфликта, вызвавшего общественное возмущение, причем масштабность этого конфликта выразилась не только в общественном резонансе, но и была напрямую связана с его пространственным воплощением, визуальными формами. Жители Екатеринбурга считают свой город столицей стрит-арта, конечно, такое видение разделяется не всеми, высказывания современного искусства достаточно сложны для восприятия. На екатеринбургском фестивале «Стенография-2019» представитель каллиграфуризма Покрас Лампас на площади Первой Пятилетки на Уралмаше создал масштабный арт-объект площадью 6686 м² – супрематический крест, в который включил фрагмент манифеста Малевича, эта работа была достаточно высоко оценена экспертами (ил. 3).

Ил. 3. Супрематический крест Покраса Лампаса на площади Первой Пятилетки. «Стенография-2019», Екатеринбург.
Источник фото: страница Покраса Лампаса в Instagram (pokraslampas)

Спустя две недели началась закатка арт-объекта в асфальт. По версии администрации города, это произошло без злого умысла, просто были не согласованы работы по благоустройству. Часть горожан приветствовала проведение такого благоустройства: по новому ровному асфальту ходить удобнее, аргумент в духе «sancta simplicitas» (ил. 4) [ИМС 2019]. В мэрии пообещали помощь по восстановлению работы художника.

Ил. 4. Закатывание в асфальт арт-объекта. Автор фото: Донат Сорокин.

Источник: ТАСС. 19.07.2019

Однако вскоре после этого начались протесты православных активистов, которые считали, что происходит умышленное публичное осквернение религиозной символики. В наиболее радикальных высказываниях основным выступал тезис о злонамеренности изначального замысла художника, направленного на то, чтобы прохожие попирали крест ногами, что развязана война символов: когда армия захватывает город, она заполняет его своими символами, и этот арт-объект выступает инструментом борьбы за власть. Прозвучала светская критика и другого рода: уличное искусство по природе своей недолговечно, оно только временное одеяние улиц, объекты стрит-арта не восстанавливают, а тут помощь по восстановлению собирается оказывать власть [Праведная 2019]. В итоге Покрыс Лампас и команда STENOGRAPHIA видеоизменили концепцию, ведь сверхзадачей фестиваля всегда выступала идея примирения человека с городским пространством и изменения отношения

общества к уличному искусству. Художник представил мета-супрематический крест в надежде, что он станет символом культурно-объединяющего публичного пространства Екатеринбурга (ил. 5).

Ил. 5. Мета-супрематический крест Покраса Лампаса.
Источник фото: страница Покраса Лампаса в Instagram (pokraslampas)

Конфликтность городской идентичности в синхроническом аспекте актуализируется при резких и непоправимых изменениях в городской среде, при изменениях, бросающихся в глаза, которые невозможно не заметить. Горожанин в этот момент остро ощущает, что его лишают права на город, и его идентификация с этим городом, городским сообществом начинает расшатываться. Какие это могут быть изменения? Возведение высотных зданий, уничтожающих историческую среду, искажение образа города, разрушение силуэтности города, панорамных видов, вырубка сквера ради строительства торгового комплекса и т. д. Когда эти изменения накапливаются, количественные изменения переходят в качественные, разрушается личностная городская идентичность, происходит отчуждение человека от города [Горнова 2019, 33–34].

Одним из путей разрешения этого конфликта является актуализация миграционной установки, человек покидает город. Между тем конфликты имеют не только деструктивную природу, они выполняют и конструктивные функции, в том числе и в идентификационных процессах: в ходе конфликта человек четче осознает свои ценности, обретает готовность их отстаивать, находит свое сообщество. Ярким примером этому может служить конфликт «сквер или храм», произошедший летом 2019 года также в Екатеринбурге, когда екатеринбуржцы отстаивали свое право на город.

Диахронический аспект идентичности раскрывает механизмы многочисленных отождествлений, осуществляемых горожанином, тесно связан с мемориальной культурой, именно в ней содержится широкий спектр идентификационных выборов. Причем в одном и том же городе материал для отождествлений будет разным, с каким именно фрагментом исторической памяти соотносить себя выбирает сам горожанин. Визуальный ряд города отражает этот аспект идентичности.

Иллюстрацией могут служить отдельные визуальные репрезентации мемориальной культуры города Николаева (Украина), которые предоставляют материал для анализа идентификационных процессов. Николаев был основан в 1789 году как центр кораблестроения, и долгое время в нем находился штаб Черноморского флота. Рациональная квартальная планировка города изначально была задана петербургским архитектором И. Старовым, даже карта современного города визуально отражает эту рациональность и упорядоченность. Губернаторами города были адмиралы, одновременно являвшиеся и главнокомандующими Черноморского флота (вплоть до поражения в Крымской войне), один из них – адмирал А. С. Грейг, стоявший у истоков создания Пулковской обсерватории, за восемнадцать лет до этого построил морскую обсерваторию в Николаеве.

В исследовательской парадигме «новой имперской истории» осмысляются социальные практики и дискурсы, которые сохраняют целостность обширного дискретного пространства [Чуркин 2015, 5]. Представляется, что эта целостность хотя бы в символическом аспекте базируется на идентичности. Дискурсы и нарративы городской культуры напрямую влияют на формирование идентичности. Исследуя способность культуры создавать образ города, влиять на его восприятие, Ш. Зукин указывает: «Кто создает образы, тот и формирует коллективную идентичность» [Зукин 2015, 19], при этом всегда подчеркивает конфликтность идентичности, задавая

вопросы: «Чья культура?», «Чей город?». В более поздних работах Зукин для исследования политики идентичности обращается к категории «аутентичность», которую связывает с тем, как ощущается данное место, какое чувство социальной связности оно внушает, сохраняется ли в нем верность своим истокам. Современный человек стремится к аутентичности, эта тяга к аутентичности отражает разрыв между теми чувствами, которые порождает городское пространство, и самоощущением горожанина. «Идея аутентичности важна потому, что она связывает наше личное стремление укорениться в конкретной пространственно-временной точке с космическим масштабом широких социальных сил, перестраивающих наш мир посредством множества мелких и нередко незаметных шагов» [Зукин 2019, 316]. Также Зукин указывает на существование базового конфликта в культуре городов – конфликта по поводу аутентичных репрезентаций [Зукин 2019, 330].

Этот конфликт аутентичных репрезентаций можно «прочитать» в городской культуре Николаева. Гибель империй долгое время спустя отражается на судьбах людей и городов, заставляет задавать вопросы об идентичности: «Кто я?», «Какой эпохи я человек?», «Мой родной город какой – украинский или русский?», «Я сам – человек какой культуры?» Изменения идентичности отражаются в пространстве города в разных формах, в том числе и в «разукрашивании» зданий в цвета национальной и государственной символики, в обращении к народным мотивам (так как их понимает современный городской обыватель), при этом архитектура, топонимика, даже сама планировка города могут этому стилистически противоречить.

На двух параллельных улицах в центре города Николаева, Адмиральской и Никольской, росписи стен зданий манифестируют противоположные смыслы, показывают разные истории города: Николаев – маленький южный город (цветочный орнамент на фасаде здания по ул. Адмиральской); Николаев – город, где строят корабли и откуда они уходят в плавание (ретростилизация, изображающая проводы экипажа подводной лодки на фасаде морского агентства «Наутилус» на ул. Никольской) (ил. 6, 7).

Горожанин выбирает то, что соотносится с его идентичностью, но эти нарративы противоречат друг другу, две эти истории формируют разные типы городской идентичности жителя Николаева. Какой из этих нарративов укоренен в пространстве города? Наверное, оба. Но какой поддерживается историей города? Только второй. История города – это история строительства верфей, кораблей, история военных моряков, адмиралов – военных губернаторов Николаева,

создающих рациональную планировку города по эталонному образцу петербургского Адмиралтейства. Отношения между этими нарративами антиномичны, в рамках городской идентичности одного человека они не могут быть согласованы, поскольку идентификация происходит с крайне несхожими реальными и воображаемыми сообществами, пока не сложились нормы и не выработались механизмы их социального взаимодействия.

Ил. 6. Роспись фасада здания на ул. Адмиральской. Николаев. Автор фото Г. Горнова

Ил. 7. Морское агентство «Наутилус» на ул. Никольской. Николаев. Автор фото Г. Горнова

Городская идентичность как значимая составляющая личностной идентичности, содержащая устойчивые представления человека о себе как о жителе определенного города, ценностное переживание связи с городом и его историей закономерно воспроизводит противоречия и конфликты городской культуры.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Брагинский, Рязанов 1965 – *Брагинский Э., Рязанов Э.* Берегись автомобиля. М.: Советская Россия, 1965.
- Вучик 2011 – *Вучик В.* Транспорт в городах, удобных для жизни / пер. с англ. А. Калинина под науч. ред. М. Блинкина. М.: Территория будущего, 2011.
- Гейл 2012 – *Гейл Я.* Города для людей / пер. с англ. А. Токтонов. М.: Альпина Паблишерс, 2012.
- Горнова 2019 – *Горнова Г. В.* Городская идентичность: философско-антропологические основания. Омск: Изд-во «Амфора», 2019.
- Зукин 2015 – *Зукин Ш.* Культуры городов / Пер. с англ. Д. Симановского. М.: Новое литературное обозрение, 2015.
- Зукин 2019 – *Зукин Ш.* Обнаженный город. Смерть и жизнь аутентичных городских пространств / Пер. с англ. А. Лазарева и Н. Эдельмана, под науч. ред. В. Данилова. М.: Изд-во Института Гайдара, 2019.
- Максименко 2011 – *Максименко Л. А.* Космология в культуре: философско-антропологическое осмысление. Автореферат дисс. на соискание уч. степ. д-ра филос. наук. Омск, 2011.
- Праведная 2019 – *Праведная К.* Поставили на супрематизме крест? Чем закончился конфликт вокруг работы Покраса Лампаса в Екатеринбурге. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://snob.ru/entry/181728/> (дата обращения 26.08.2019).
- Свешников 2016 – *Свешников А. В.* Иван Михайлович Гревс и петербургская школа медиевистов начала XX в. Судьба научного сообщества. Москва, Санкт-Петербург, 2016.
- Чуркин 2015 – *Чуркин М. К.* Сценарии и опыт модернизации империи в условиях освоения окраин // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». 2015. № 1 (5). С. 4–11.
- ИМС 2019 – *ИМС.* Произошедшее – возмутительно. Сетевое издание It's My City («Это мой город»). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://itsmycity.ru/2019-07-19/raboty-nameste-graffiti-pokrasa-lampasa-ostanovili-stritart-vosstanovya> (дата обращения 19.07.2019).

- Noonan 2019 – *Noonan H.* Personal Identity: The Simple and Complex Views Revisited // *Disputatio. International Journal of Philosophy*. Volume 11: Issue 52 (May 2019). P. 9–22.
- Speck 2012 – *Speck J.* Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. New York: North Point Press, 2012.
- Vuchic 2007 – *Vukan R. Vuchic.* Urban Transit Systems and Technology. John Wiley & Sons, 2007.

Материал поступил в редакцию 26.08.2019

Материал поступил в редакцию после рецензирования 09.07.2020