

Полноценным воплощением линии в мире архитектурных или близких архитектуре форм является, несомненно, дорога – нить связующая. В эссе рассмотрены дороги как идеальный тип, но предполагаются по большей мере дороги вне поселений, образующие, как стремится показать автор, диалектическую пару с городами. Другие значимые пары – ландшафт/дорога; место/«не-место»; внутреннее/внешнее также составляют предмет размышлений в эссе.

Ключевые слова: линия на карте; феноменология дорог; миф и эйдос дороги; протяженность; Dasein; Espacement; дорога и письмо. /

A complete embodiment of the line in the world of architectural or near-architectural forms is undoubtedly the road, the binding thread. The essay considers roads as an ideal type, especially the roads outside settlements, which form, as the author seeks to show, a dialectical pair with cities. Other significant pairs are the landscape/road; place/"non-place"; interior/exterior, which are also the subject of the given reflections.

Keywords: line on the map; road phenomenology; myth and eidos of the road; extension; Dasein; Espacement; road and writing.

Дорога. Движение снаружи и внутри / The road. Inner and outer movement

текст

Петр Капустин

Воронежский государственный технический университет /

text

Petr Kapustin

Voronezh State Technical University

Я утверждаю, что видов движения два: изменение и перемещение.

Платон. Тезетт

Рим: Первый и Третий

С Рима дорога – это власть, атрибут власти, ее символ и ее инструмент. Дороги Рима, как щупальца, охватывают страны и континенты, мерно, в ритме движения легионов, проводя вдаль единообразную волю... Но после Мишеля Фуко мы понимаем власть гораздо более поливалентным и «рассеянным» образом, без необходимой для Рима концентрации («Все дороги ведут в Рим»). Дороги ведут также и... из Рима; они суть лучи власти, но всякое излучение неизбежно ведет к рассеянию.

Российские дороги в этом смысле – прекрасный пример не концентрации, но вечного дления. Так и duree Анри Бергсона длится и в самой малой части, никогда не сводится к успокоению в точке прибытия, в статике заверщенного пути. В пути завершено дорога умирает, ей незачем длиться; она вся, сколь бы длинна и трудна

ни была, схлопывается в один хронотоп, превращаясь при этом в разновидность утилитарной функции доставки, в подвид постова. Россия не Рим, здесь так не происходит: здесь дороги, кажется, сохраняют свое напряженное и неструктурированное дление даже будучи лишены пресловутых «точки А» и «точки В» – исходного и конечного пункта. В Риме ясно, откуда ты выводил свой легион, ясно, куда прибываешь. В России никакого начала не есть источник или оправдание дороги, у которой нет конца: она начинается везде, не заканчиваясь нигде, она управляется не целью перемещения туловища в пространстве, но ценностью изменения самого идущего по пути.

Римская дорога – умышленное и довольно сложное сооружение, отчетливо противопоставленное своему контексту – ландшафту, можно сказать, берущее ландшафт приступом. Воля, настойчиво и пролонгированно проведенная – базовая характеристика римской дороги. Воля, не слабеющая ни на минуту, ни на шаг. Согласно Анри Лефевру, перед нами – пространство репрезен-

< Рис. 1. Аппиева дорога в предместьях Рима.

Автор фото М. Б. Атаянц (публикуется с разрешения автора)



1. «Трудности преодоления огромных российских пространств запечатлелись в некоторых лексических единицах русского языка, например, в глаголе «добираться», подробный анализ которого был предпринят А. Зализняк. Она описывает русское восприятие преодоления пространства как процесс «долгий», что «соответствует пресловутым «русским просторам», «трудный» – знаменитому еще со времен Пушкина качеству российских дорог, «неподконтрольность» же возникает как результирующая множества факторов, препятствующих успешному достижению цели путешествия... Согласно глаголу «добираться», перемещение в пространстве – дело настолько трудное, что способ перемещения несуществен: «как-нибудь» (согласно, третья составляющая «русской души» – наряду с «авось» и «небось»)] [2].



< Рис. 3. А. П. Рябушкин.
Дорога. 1887

тации [1, с. 240–242], здесь вторичны открывающиеся виды, важен лишь идущий по дороге и еще более – тот, кто послал его в поход.

Российская дорога осеяется не волей, но вольницей, простором (а он отличен от европейского пространства – конечного и упорядоченного), она – неотъемлемая часть не только ландшафта, но и пейзажа; она существует не для чего-либо, но естественно, природно, как дерево, лес, река.

В России дорога «от сих – до сих», это почти исключительно дорога ссылки – выселения неугодных из столиц в места столь или не столь отдаленные. Таков Владимирский тракт. С точки зрения географии не встречаемся ли мы здесь с особым типом «организации пространства»: самодостаточный центр, в отличие от Рима, не боится своих окраин, возможно – в силу их едва ли не inferнальной заброшенности? В дорожной сети Рима можно видеть грядущий в Новое время культ «разума и света», обернувшийся тотальным контролем и засильем дисциплинарных институтов, а в пресловутых «направлениях»

> Рис. 2. Дороги Рима оставили шрамы на века, хотя это и прекрасные шрамы

на Руси – неисчерпаемое обилие ресурсов, укрытий и убежищ духа, чреватых, правда, всем чем угодно¹.

Via est vita

Вообще, дороги понимаются и даже используются *par excellence* не по назначению. Дорога подразумевает у-томление: томное, усталое созерцание и телесное присутствие где-то рядом... Дорога – вид душевной муки, даже самоистязания, что хорошо понимали скитальцы, давшие обет бродяжничества, ходжи, прочий люд божий – пыль придорожная. Они, а вовсе не мчащиеся по трассе в комфортных условиях «пользователи» есть подлинные обитатели и субъекты дороги. Скоростное пересечение дороги – способ избавиться от ее вызова, не принять его, не заметить Дорогу. Как же надо не любить движение, чтобы стремиться поскорее с ним покончить!²

Представление дороги как пути «отсюда – туда» суть представление для умов и душ слабых, самолюбивых и не склонных к развитию, к погружению в себя и в ландшафты (а всякий ландшафт, как известно с античности, –

2. П. Вирильо доказывал, что с увеличением скорости «исчезает» и пространство, и время – они теряют качества обитания, становятся в лучшем случае измеримыми физическими величинами. Разумеется, дорога – мощное средство «организации пространства и времени», гораздо более наглядное и убедительное средство, нежели архитектура зданий или дизайн интерьеров, относительно которых такие фразы звучат со всех сторон непрерывно. Заметим, время дороги не совпадает со временем ее прохождения (преодоления), как не совпадает время романа, по У. Эко, со временем его прочтения. Есть «внутреннее» время, небезразличное к содержанию нарратива, что делает хронотоп дороги или текста лабиринтным: так, новая дорога длится дольше, чем хорошо знакомая, наезженная





^ Рис. 4. И. И. Левитан. Владимирка. 1892



^ Рис. 6. Междугородняя трасса в современной России

диспозиция вас самого, проекция вашего самоустроения, по милости богов вынесенная для наглядности вовне). Дорога всегда – маршрут среди топосов сознания, причем именно вашего; у каждого он свой.

«Какой русский не любит быстрой езды!» – можно возразить, с опорой на классика. Однако такое возражение некорректно культурно-исторически и технологически. Огромные просторы преодолеваются вовсе не на скорости птицы-тройки. Загнать лошадей всегда считалось дурным делом, условно оправдываемым лишь

экстремальностью причины. Веселые упряжки резвых лошадей – удел праздников, гуляний, развлечений, но не труда дороги. Когда же автомобилизация стала всеобщей, всеобщим оказалось и злоупотребление скоростью на трассах, ставшее мировым бичом.

«Via est vita (дорога – это жизнь)», – утверждали латиняне. Дорога придает оживление местам, вовлекая их в путешествия из тихого Шира в горнило исторических событий, она же уводит из горящего пекла в безопасное место, как это вновь сегодня происходит в нашем мире. Дорога жизни спасает живых, но по дороге смерти могут прийти те, кто жизнь отберет; различить дороги не всегда представляется возможным, – как и многое в топологии экзистенциальных пространств, дорога амбивалентна. Дорога полна опасностей уже сама по себе, и среди этих опасностей не последнее место занимает риск не понять, не узнать свою единственную Дорогу.

Смысл дороги – не столько связь, сколько движение. Можно было бы желать, чтобы доставкой торопыг занялась бы какая-то особая служба, вроде сервиса телепортации, как сейчас доставляются срочные письма и бандероли. Дороги освободились бы от зрелища пустых и надменных гонщиков, ими бы пользовались исключительно ради самого движения, возвратив последнему метафизический смысл и подлинное феноменологическое измерение.

Дорога и письмо

Сколько выдающихся, даже судьбоносных текстов человечества было написано за века на дорогах, в путешествиях, в придорожных отелях! Так, Рене Декарт, этот Д'Артаньян европейской мысли (по меткому замечанию М. Мамардашвили), возвращаясь с коронации германского императора, застрял на стоянке из-за внезапно начавшейся зимы, но не стал придаваться, по офицерскому обыкновению, вину и праздности, – напротив, погрузился в критические размышления. Результат – трактат «Рассуждение о методе, чтобы верно направлять свой разум и отыскивать истину в науках» (1637), хрестоматийный образчик совершенной рефлексии.

Отчего дорога, при всей своей природной нудности, способствует проявлению рефлексии? Вероятно,



Рис. 5. Г. Г. Нисский. Зеленая дорога. 1959



^ Рис. 7. Федеральная трасса в США. «Автострада грубо вторгается в пейзаж и местность: она режет пространство, как большой нож. Подчиненное пространство, как правило, замкнуто, бесплодно, опустошено», – пишет А. Лефевр [1, с. 169]. С Лефевром согласен Ж. Бодрийяр: «Строя автостраду, супермаркет, супергород, вы автоматически превращаете все, что их окружает, в пустыню» [15, с. 108]. Практика присвоения пространств и тем обречения их на полную тождественность друг другу – относительно недавняя и тревожная тенденция эволюции дороги, издревле бывшей фактором витализации мест, через которые она проходит

в силу наблюдаемой смены впечатлений и осознания способности менять впечатления, управлять движением. Благодаря импульсу ориентации в пространстве открывается, видимо, способность увидеть свою дорогу в раскладе целей и ориентиров, шанс самоопределиться по ее раскрытой карте. Декарт показал, что по дороге можно двигаться не только на лошади, не только ногами, но и умом, воображением, письмом.

Письмо подобно хождению, бродяжничеству. Преодолевать в письме все полагаемые письмом границы, преодолевать самое себя, как преодолевается расстояние: сделанный шаг есть усилие по смещению границы, но никакое положение границы нельзя принять окончательным. В утомительном дискурсе дороги утешает само движение – не пребывание там-то (что оказывается сплошь и рядом лишь простым аффектом неведения границ и отсутствия воли к их определению), не стояние в точке, но «размазывание» ее по плоскости листа или ландшафта – по сфере Присутствия; не прибытие туда-то (культ цели ведет к линейной редукции пространства и ложно структурирует время), но принадлежность ветру перемены, где места сменяемы, времена непрерывны, сфера значений густа, а пространство округло. *Das Dasein ist rund*, как сказал Гастон Башляр, писатель совсем не чуждый авантюрным прогулкам по неизведанным местам³.

«Ходьба относится к городу так же, как речевой акт – к языку», – утверждал Мишель де Серто [4, с. 28]. Города, разумеется, полные книги, но... это написанные книги, это «сказанные вещи» М. Фуко, базовая стратегия имения дел с ними, начиная с Ролана Барта, – чтение и интерпретация. Интерпретация, как известно, может заходить очень далеко, но ей не удастся избавиться от навязчивой и «плотоядной» фактуры города, от центрации на внешнем. Психогеография ландшафтов, нанизанных на шампур дороги, имеет не менее прав на существование, нежели психогеография городов, «урбанавтика» [5]. И, в отличие от пребывания в дискурсе города, путешествие по дороге в ландшафте неизбежно переходит в автопоэзис, а за ним и в авторский дискурс, вписание своего: чтение отступает перед письмом. Вместо

законченной книги здесь перед путником – палимпсест антропогенного ландшафта, а то и вовсе чистый лист.

Мало кто так тесно связал хождение ногами и письмо, как это сделали леттристы, ситуационисты. Среди многих их идей и откровений представляется особенно ценным непреложное требование распределения сознания: «Участники «дрейфа» должны оставить на какое-то время свои обычные цели и мотивы, мысли о своей работе, домашних обязанностях и других занятиях, и погрузиться в окружающую среду и те встречи, которая та в себе таит», – писал Ги Дебор в «Теории дрейфа» (1958) [6].

Распредмечивание – необходимое условие полноценного творчества, в том числе проектирования [7]. Можно было бы, наверное, говорить о проектности дороги, как говорим мы о проектности городской среды, т. е. о способности «самостоятельно», посредством нашей рефлексии и воображения, порождать новые смыслы и даже значения, прежде всего – в отношении самого путника.

Дорога и Дом

Нет смысла, говоря о дороге, поминать Дао – великую восточную традицию Пути. Дао – везде, ему не нужна дорога ни как инженерное сооружение, ни как средоточие эзотерических энергий, ни как указание или направление. Путь Дао не предрешен и не предзадан, он может и вовсе оказаться безразличен к пространствам и весям. А путь Дороги известен и предопределен заранее («рутина», говорят словари, происходит от французского *routine*, а то, в свою очередь, от *route* – дорога, проторенный путь, колея). Адепт Дао не станет вчувствоваться в «эту-вот» дорогу, он не увидит ее ни как средство, ни как препятствие, а лишь как не заслуживающее внимания обстоятельство своего духовного движения. Но Дао и не противостоит никакой дороге.

Если что и противостоит Дороге, так это Дом. Обычно здесь вспоминаются номады, ставшие усилиями Ж. Делеза и Ф. Гваттари собирательными героями постмодернистской культуры. Вспоминаются в том смысле, что номады якобы всегда готовы сделать предпочтение в пользу дороги. Но номады скитаются, не различая дорог, тем более они не строят дорог. Концепт дороги – достижение осед-

3. Взаимоотношения дороги и *Dasein* (присутствия, здесь – бытия) далеки от простоты. Будучи «не-местом», дорога провозирует восприятие ее как чего-то проходного (проездного), на чем нет резона сосредотачивать внимание и чувства, рефлексии и понимание. Созерцание дороги из автомобиля, автобуса обычно отстраненно и несколько высокомерно. Пользователь скоростного транспортного средства есть *par excellence* персонаж отсутствия. Апофеоз такого торжествующего отсутствия можно найти, например, у Д. Уайнса в его эссе «Точка зрения автомобилиста» (1972): «Всякое обстоятельство, которое вынуждает автомобилиста покинуть свое убежище, автомашину, следует рассматривать с недоверием, как случайность экстравагантную, неамериканскую и, уж конечно, нереалистичскую» [3, с. 128]. Тот факт, что всякая линия состоит из множества точек, а всякая точка есть остановка движения (грозящая обернуться фатальной), то есть интуиция, обратная *durée* А. Бергсона, почти не осознается самостоятельно движущимся по дороге. Но все меняется для усталого пешехода, которому каждый шаг дается уже с трудом, который присел на обочине и созерцает не мелькающие ландшафты за окном, но небо, дали, измеряемые его шагами, деревья – источники спасительной тени, реку или родник... Он созерцает пейзаж своей экзистенции, он целиком и полностью присутствует в нем, он – его насельник, пейзажник. Однако и его *Dasein* несводим к точке сиюминутного нахождения или привала; для него, прочувствовавшего дорогу, она вся есть сфера присутствия, на округлость которой и указывал Г. Башляр.



^ Рис. 8. Road 66 – легендарная артерия Америки. В те времена, когда она была наполнена символами и знаками, к ее урокам апеллировали Р. Вентури и Д. Скотт-Браун



^ Рис. 9. Первая верстовая колонна Аппиевой дороги

лой культуры. Лишь в оседлой культуре Дом и Дорога выделяются из синкрета Пути, появляются как связанные единством противоположности. Домом дорога успокаивается; к дому и, разумеется, к храму, она ведет, сообщая целостность топосам обжитого мира. Сопрягаются дом и дорога посредством портала, двери, – величайшего изобретения оседлых народов [8], а разграничиваются другим великим изобретением культур, сумевших освоить места, – стеной.

Преодоление стены или стремление к таковому характерно именно для оседлой культуры. В кочевой культуре преобладает движение; она смещается всей своей массой, а потому, прибыв куда-то, не спешит уйти, наслаждаясь обретенным покоем. И перемещается она по гомогенной карте ресурсов, на которой нет приоритетных зон, – там все «свое», там нет стен, нет необходимости в создании мест. Для оседлой же первичен дом, фиксирующий локус своего, город (синоним места), а потому ей всегда противостоит вызов «не-места», «щемящее чувство дороги», интенция движения; она, оседлая, нуждается в удовлетворении желания своих обитателей время от времени преодолевать стены и уходить прочь. Ведь им постоянно нужно что-то еще, чего не найти здесь и теперь; а может, им необходимо найти что-то в самих себе... Для таких поисков нужна дорога.

Не являясь местом, дорога связывает места. Более того: наличие «не-места» между городами становится условием их независимости и индивидуальности, залогом сосредоточения в них смыслов и значений городского обитания⁴. Если есть дорога, значит, есть куда идти, значит, где-то есть нечто, отличное от известного. Оттого столь нелепы идеи так называемых линейных городов – агломераций типовых единиц, сливающихся в непрерывную и монотонную полосу длинной со страну. Самый факт дороги означает, что единственным препятствием между местами осталось расстояние, все прочие – культурные, экономические, политические распри уже решены. Но без этого расстояния нет и города. Город, лишенный символической городской стены или хотя бы ее метафоры, утрачивает базовую интуицию Дороги – чувство Иного. Город и Дорога – органичная пара предельных противоположностей, нуждающихся друг в друге.

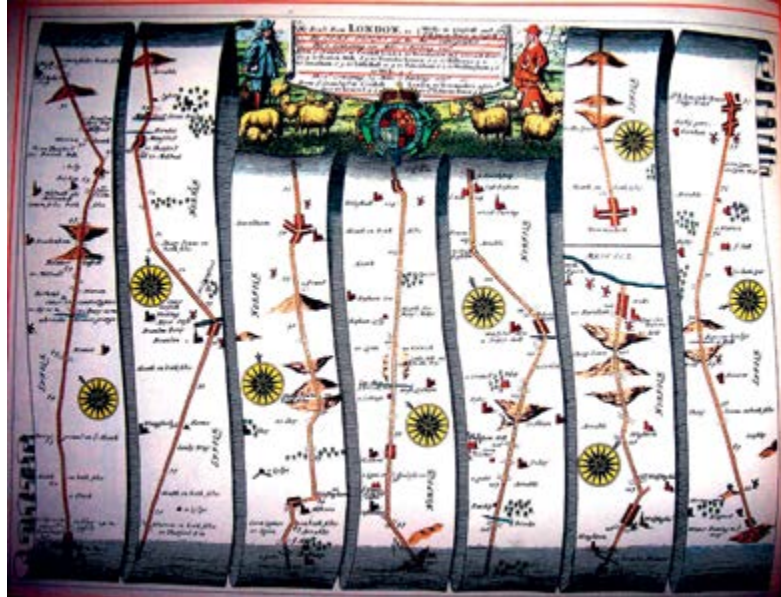
Кочевая культура знает о хрупкости и недолговечности своих ограждающих конструкций, она озабочена их сохранением – по определению временным. Оседлая же – погрязла в грезах о камне, его весе и неодолимости, у нее уже комплекс затворника, заключенного. Кочевая культура знает, что путь – везде, а оседлая везде склонна искать Дом (как в последних кадрах «Соляриса» А. Тарковского), легко отказываясь от дома «этого-вот». Для кочевой путь – судьба, она не торопится, а для оседлой – порыв, она готова снести препятствия. Да, кочевая и оседлая культуры отличаются массивностью стен, субстанцией и феноменологией ограждающих поверхностей. Но символика ограждений у них, кажется, сопоставима – это символика защиты. Однако кочевая ценит в своем мобильном жилище как раз статику, покой и о(б)становку, а в оседлой культуре вечно зреют идеи новых локомотивов, гоночных суперкаров, межпланетных ракет. Эти культуры от разного защищаются при помощи жилища и его стен и прежде всего – от своих инерций. От инерции движения и инерции покоя, соответственно.

Поэтому преодоление стены стало идефиксом в оседлой культуре в тот момент истории, когда трансцендентальные векторы ее стали показывать не ввысь, но вдаль – с Ренессанса, с перспектив. Дом размыкается, семья расплывается. Юрта же до сих пор не разомкнулась, она интровертна, в ней все есть. Юрта уже располагается в центре мира, а Дом оседлой культуры – всегда на Дороге, ведущей куда-то за горизонт. Оседлость лишь условие перехода в более высокий режим скитаний вечных.

Росстань и ее изнанка

Идеальная дорога не имеет перекрестков. Тезис звучит вполне «по-китайски»: идеальный квадрат не имеет углов (есть такой иероглиф). В самом деле, перекресток – это очень сложно. Перекресток – всякий раз преткновение, всякий раз выбор. Лучевая прямизна римских дорог стала легендой (пусть бы и идеализированной, как всякая легенда), были на них и повороты, и перекрестки, но чего на них не случилось точно, так это выбора: исполнение воли императора не предполагает сомнений, а выбор – всегда сомнение. Цель и путь заданы легионеру, его сознание чисто, ничто не отвлекает от перемещения

4. Наш термин «не-место» имеет мало общего с аналогичным термином М. Оже, отсылающим к пространственным феноменам отчуждения и прочей парадоксальной топике «гипермодерна» [9]. Наши «не-места» дороги – всего лишь оппозиция местам присутствия – городу, поселку, деревне, мосту на дороге [10]: это разрывы и промежутки, они – в норме – не предполагают Dasein. В дорогу отправляются с явным намерением и готовностью... отсутствовать; и ведь в конце концов Dasein [11] слишком затратное состояние, чтобы требовать его везде и всегда.



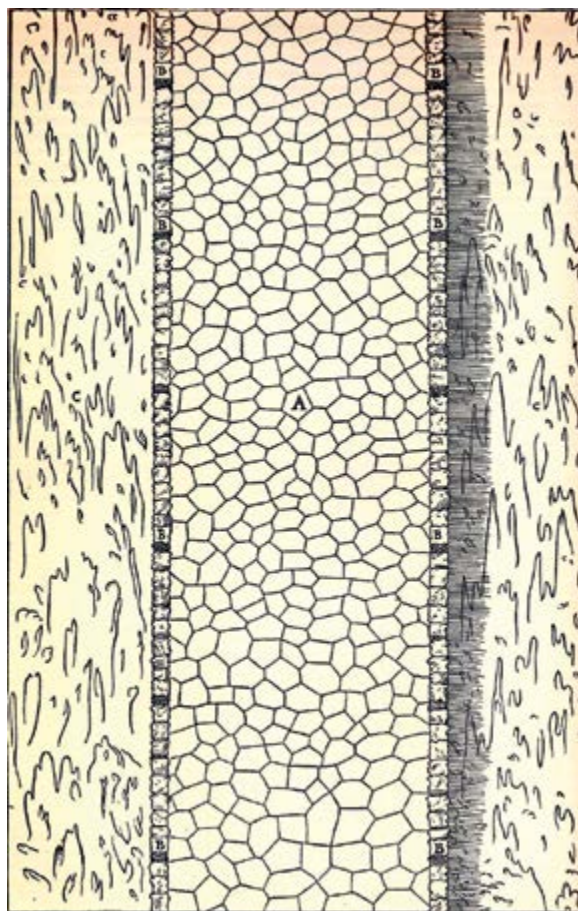
^ Рис. 11. Первая карта дорог в виде полосок-легенд. Джон Огилби. 1675

в пространстве, по сути, пустом. Не все дороги – римские, как мы выяснили выше, но архетип сохранился, хотя и принял новые формы.

Перекресток опять сводит все к точке – точке пересечения линий, вновь напоминая об истине, которую позволяет забыть дорога: всякая линия есть совокупность точек, эффект движения точки. Дорога живет преодолением статики точки: если вы стонулись с места, то уже не точка выступает предельной фигурой для вас; а мест нет вовсе (есть лишь созерцаемые пейзажи). Перекресток восстанавливает точку в правах и силе, навязывает место, часто вполне случайное и вовсе не нужное вам; соблазняет, смущает, заставляет вновь преодолевать инерцию. Перекресток парадоксальным образом не сопряжен с присутствием, не способствует этому феномену, скорее тормозит его. Перекресток осознается отстраненно *par excellence*, как если бы мы видели его на некоей карте: это естественное свойство пересечений, так они работают, ведь последствия принятых на них решений намного превышают размеры их выморочного места.

Да и место ли это? В мифологии и эзотерике росстань (перекресток двух или нескольких дорог; распутье, раздорожье, перепутье) связана с inferнальным миром, с клубящимся здесь мороком, с обманами и лукавством странных персонажей, толкущихся около, с угрожающими символами и знаками, согласно которым хоть налево пойдешь, хоть направо – ничего хорошего тебя не ждет. Пожалуй, перекресток – наиболее наглядный пример «не-места» – гиблого пятна на карте. Не случайно на них ставились кресты и иконы. Перекрестки делают всякую дорогу опаснее, что подтверждают и сводки ГИБДД.

Встречи на перекрестках не сулят ничего хорошего, народная традиция учит относиться ко всем там встреченным с опаской. Расставания, прощания на росстани неизменно несут на себе отпечаток чего-то фатального, что не ощущается ни в чистом поле, ни на городской площади. Перекресток не только стягивает в точку силы, жизни и чаяния, он еще разбрасывает их взрывным образом по предумышленным направлениям. Перекрестки – квазары дорожной сети, удерживать в норме их inferнальную энергию можно, видимо, единственным способом – строительством на них городов, то есть созданием



^ Рис. 10. Загородная дорога из трактата Андреа Палладио (1570). Палладио пишет об устройстве дороги, ссылаясь на «копыта древних»: за две тысячи лет строительство дорог практически не эволюционировало



> Рис. 14. Росстань

полноценных Мест. Но усмирённые энергии до конца не исчезнут и там.

Единственный же способ преодолеть дихотомическое насилие выбора – проложить собственный путь.

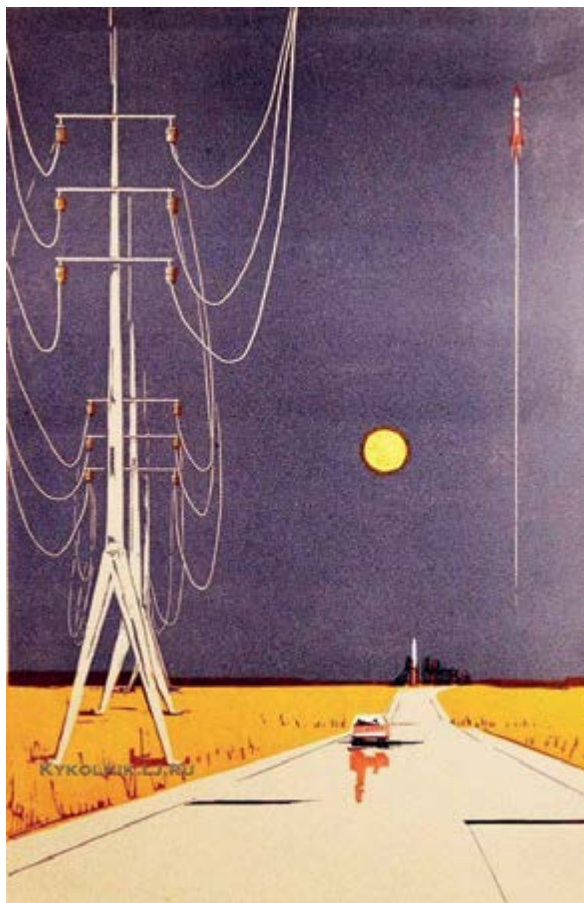
До и после протяженности

У М. Фуко в «Гетеротопиях», популярных у архитекторов, есть место, которое, скорее всего, плохо понимают: «В наши дни местоположение (emplacement) замещает

протяженность, которая в свою очередь сменила локализацию» [12]. В разных переводах эта фраза звучит несколько по-разному, чем, возможно, частично объясняется непонимание. Вероятно, вводит в заблуждение этот emplacement, который Фуко применил для того, чтобы не упоминать конкурирующую идею – espacement Ж. Деррида. Дело в том, что местоположение крайне трудно, если вообще возможно, различить с локализацией (place не мыслим вне локальности), а встрявшая между ними протяженность и вовсе теряет смысл. Но смысл во фразе Фуко огромный, если вернуть словам их первичные значения.

Речь идет о формах мыслимости и дискурса (которые только и интересовали Фуко). Нововременная континуальность, открытая (или переоткрытая) Галилеем и другими мыслителями эпохи, заставляет думать о вещах в их длени (хотя это и не очень-то получается, на что и обратил внимание А. Бергсон). Протяженность становится доступной фигурой воображения, чего не было, как можно достоверно предполагать, ни в Риме, ни в Средние века, когда вещи любой размерности мыслились в их локальной данности, «здесь и теперь». Вероятно, и римские дороги для римлян не концептуализировались как континуумы, но понимались в качестве «штук» определенного размера – в стадиях или днях пути. Это, разумеется, линии, но всякая линейка суть вещь, наряду с иными. Такая парадоксальная локализация дорог жива и доныне в специфическом типе мышления, мыслящего большими протяженностями как своими хорошо освоенными единицами – так мыслят дорожники: для них сотни и тысячи километров, на которые протянулась дорога, – не расстояние; они, называя дорогу, используют ее индекс, как если бы это была точка. Ведь всякая «точка» – поселок, город, мегаполис или дорога – отчетливо различны по протяженности, занимают или вытесняют различные пространства и ангажируют разные темпоральности, но они неразличимы в лингвистической топологии, в семантике индекса. Как можно убедиться лишней раз, перед всякой фигурой мысли и воображения стоит соответствующая семиотика.

Но espacement – «опространствление» Ж. Деррида – это термин, окончательно возвращающий всякие метафи-



> Дорога на космодром.
Владимир Колосков. 1969



^ Рис. 15. Римская дорога в Лептис-Магну, Ливия. Перекресток, фиксированный тетрапилоном



^ Рис. 16. Мост через лагуну Гарзон (Уругвай), созданный для любования ландшафтом и тем самым для ограничения скорости. Архитектор Р. Виньоли. 2015

зические или натуралистические «очевидности» в сферу языка. Опространствление – разрыв очевидности, который может быть закрыт лишь письмом, речью, языком. И проектом тоже. Здесь нет уже никакого изначального place, все онтологические оправдания сняты. Espacement точно переводится как «разнесение», то есть действие по назначению пространств – придание им значений и функций. (Вероятно, из этого концепта, случившегося в XX веке, и произрастает пагубная архитектурная зависимость от «функций», а потом и «пространства», взятых вне их историко-культурной конкретики.)

Espacement снимает проблему с воображением протяженности, в том числе протяженности дороги, придавая ей, как и всякой иной форме в пространстве, качества фигуры речи: ею теперь маркируются различия, их разделенное существование и их обеспеченная протяженностью связь. Протяженности теперь принципиально конечны, измеримы и чувственно усвояемы. Однако, что и стремился показать М. Фуко, инертная и монотонная протяженность Нового времени должна быть замещена дискретной последовательностью топосов, от которых можно ожидать всякого, в том числе «злонамеренности», в силу их гетеротопической природы, т. е. принципиально различного происхождения, «законов» и норова каждого участка протяженности (дороги) по всей ее длине. Как писал Фуко по более обширному поводу, по поводу новоевропейского знака, открылось зияние, пропасть; не осталось никакой наивной простоты. Оттого дорога и способна спровадить идущего (или едущего) по ней в неизведанное.

Организация и воображение

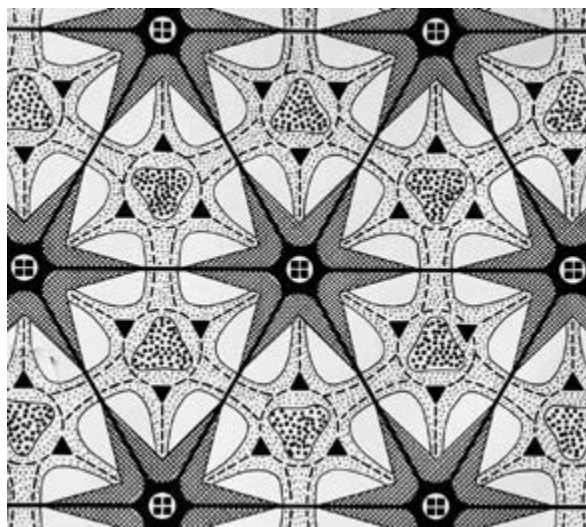
Эйдос дороги не совпадает с ее мифом. Эйдос дороги – чистая линейность, обеспечивающая доставку. Миф же, если помнить о нем в образах А. Ф. Лосева, то есть как о «нагнетении» в видимое всего за ним таящегося, в том числе и того, что лишь потенциально может быть с ним связано, – такая простота и утилитарность никак не способны удовлетворить. Миф дороги своею содержательной множественностью (У. Эко сказал бы: многоголосицей), полифонией насмехается над логистическими надеждами, усложняя их приводящими обстоятель-

ствами вплоть до полной невозможности (см. сноску 1). Дорога, разумеется, линия, но линия – не самый лучший способ мыслить о пути, связующем места [13].

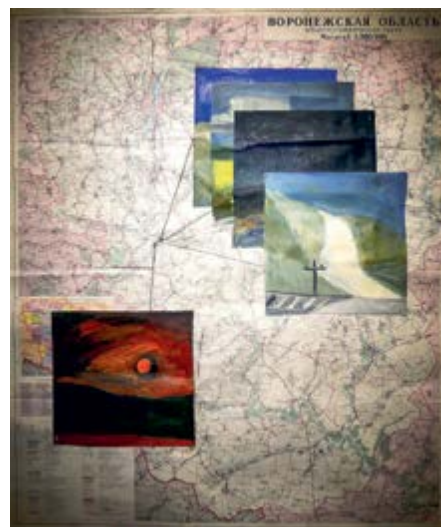
Дорога – организационный подвиг, намного превосходящий организационные усилия по возведению здания, даже будь это храм или пирамида. Здания – локальные инициативы, площадки, на которые остается лишь свозить, концентрируя там, ресурсы, материалы, энергию, талант... На дороге же все это стремится к энтропии и истончению; всякий раз, на любом отрезке – «здесь и теперь» – налицо дефицит всего; всякая концентрация рискует оказаться ничтожной, а всякая воля – ослабнуть и угаснуть, увязнуть в бесконечных препятствиях. И уж если в самом деле изучать мегамшины деятельности, то не на примере выдуманного строительства «египетских пирамид египтянами», как проделывал это Л. Мамфорд, которого, как обычно, подвело феноменологическое чутье, но на реальном строительстве дорог, тех же римских. Дорога – единственный [квази] архитектурный тип, выходящий за границы всякого локуса, и далеко выходящий.

v Рис. 17. Г. Г. Нисский. Подмосковная зима. 1957





^ Рис. 19. Метагеография. «Поляризованный ландшафт» – один из «картоидов» Б. Б. Родомана. 1990-е. Конstellация узлов и путей



^ Рис. 20. Метагеография. И. Филатова и Н. Смирнов. Психогеографическая карта Дивногорья. Выставка в Воронежском музее изобразительных искусств. 2014

И все же дорога живет своим мифом, чем может быть объяснен феномен устойчивости дороги: она превышает живучесть населенных пунктов, которые призвана связывать! Пункты появляются, исчезают, меняют имена и статус, но дороги сохраняются, позволяя «пунктам» продолжать свою пунктирную жизнь. Сама же дорога непрерывна, и это фундаментальное качество, обеспеченное эйдетической протяженностью, остается справедливо даже тогда, когда от дороги остается лишь фрагмент или несколько, что бывает в мире и что обнаруживается археологическими раскопками. Дороги исчезают последними, и тогда уже не остается ничего вокруг.

Мы все еще плохо понимаем созданные нами же вещи, а еще меньше – опознаем те властные силы, которые

позволили нам их создать. Дороги, как и многое иное, терпеливо служат нам, но они ждут своего переоткрытия как феноменов. Оно, судя по всему, уже начинается, например в так называемой метагеографии – арт-практике символического переосвоения пространств, новой сакрализации мест, оказавшихся выморочными и брошенными в ходе прогресса, этого широкого потока гораздо менее символически ориентированных способов эксплуатации пространств и территорий. Здесь вещи и явления получают шанс на раскрытие подлинных значений, здесь «...воскресают тени древних практик – ритуал отнесения к высшему и низшему, нахождение человеческого места в пространствах различной мерности, магия обживания мест и ее тягучая темпоральность» [14, с. 10]. Архитектура и другие масштабные строительные практики сегодня стали слишком инерционны и «грубы» для подобных феноменов, но ведь начиналось все здесь, и истоки еще не совсем засыпаны строительным мусором. Остается надеяться, что обновление произойдет, живительные источники будут раскрыты, архитектура вернет себе полновесную силу и выйдет из тупика имманенции и расщурочности на широкую дорогу экзистенциальной содержательности.

Литература

1. Лефевр, А. Производство пространства. – Москва : Strelka Press, 2015. – 432 с.
2. Казакова, О. М. Пространство и время в русской языковой картине мира [Электронный ресурс]. – URL: <https://pandia.ru/text/77/376/20470.php> (дата обращения: 03.04.2022)
3. Уайнс, Дж. Точка зрения автомобилиста // L'architecture d'aujourd'hui. – 1972. – № 6. – С. 45–50.
4. Серто, М. де. Изобретение повседневности. Ч. 1. Искусство делать. – Санкт-Петербург : Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2013. – 332 с.
5. Капустин, П. В., Чураков, И. Л. Городская среда и средовая идентичность. – Саарбрюккен : Акад. изд-во Ламберта, 2017. – 192 с.
6. Дебор, Г. Теория дрейфа [Электронный ресурс]. – URL: <http://ru.theanarchistlibrary.org/library/gi-debor-teoriya-drejfa> (дата обращения: 03.04.2022)
7. Капустин, П. В. Авангард и наука, или Еще раз об освобождении от предметности в проектном мышлении // Архитектурные исследования. – 2020. – № 1 (21). – С. 4–10



> Рис. 18. Дорога во Франции. Легенда гласит: Наполеон приказал посадить тополя для обеспечения тени своим войскам во время марша



< Рис. 21. Чуйский тракт. Как утверждают путешественники, самая красивая трасса России

8. Капустин, П. В. Порог. Портал // Проект Байкал. – 2018. – № 56. – С. 80–85
9. Оже, М. Не-места. Введение в антропологию гипермодерна. – Москва : НЛО, 2017. – 120 с.
10. Капустин, П. В. Мост // Проект Байкал. – 2021. – № 4 (70). – С. 90–93
11. Хайдеггер, М. Бытие и время. – Санкт-Петербург : Наука, 2002. – 451 с.
12. Фуко, М. Другие пространства. Гетеротопии // Проект International. – 2008. – № 19. – С. 171–179
13. Капустин, П. В. Запад – Восток: воображение линии // Проект Байкал. – 2017. – № 54. – С. 66–70
14. Капустин, П. В. Масштаб и проектирование: от зримости к оценке // Архитектурные исследования. – 2016. – № 4 (8). – С. 4–14
15. Бодрийяр, Ж. Город и ненависть // Логос. – 1997. – № 9. – С. 107–117

References

- Augé, M. (2017). Non-places. Introduction to an anthropology of supermodernity. Moscow: NLO.
- Baudrillard, J. (1997). City and hatred. Logos, 9, 107-117.
- Certeau, M. de. (2013). The practice of everyday life. Part. 1. The art of doing. St. Petersburg: Publishing house of the European University in St. Petersburg.
- Debord, G. (n.d.). The theory of the dérive. Retrieved April 3, 2022, from <http://ru.theanarchistlibrary.org/library/gi-debor-teoriya-drejfa>
- Foucault, M. (2008). Of other spaces. Heterotopias. Project International, 19, 171-179.
- Heidegger, M. (2002). Being and Time. Saint-Petersburg: Nauka.
- Kapustin, P. V. (2016). Masshtab i proektirovanie: ot zrimosti k otsenke [The scale and design: from visibility to estimation], Arkhitekturnye issledovaniya, 4(8), 4-14.
- Kapustin, P. (2017). West East: Imagining the line. Project Baikal, 14(54), 66-70. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.54.1251>
- Kapustin, P. (2018). A Threshold. A Portal. Project Baikal, 15(56), 80-85. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.56.1327>
- Kapustin, P. V. (2020). Vanguard and science, or Once again about overcoming the subject form of knowledge and conceptions in design. Arkhitekturnye issledovaniya, 1(21), 4-10.

Kapustin, P. (2021). The bridge. Project Baikal, 18(70), 90-93. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.70.1895>

Kapustin, P. V., & Churakov, I. L. (2017). Gorodskaya sreda i sredovaya identichnost [Urban environment and environmental identity]. Saarbrücken: Acad. izd-vo Lambert.

Kazakova, O. M. (n.d.). Prostranstvo i vremya v russkoi yazykovoi kartine mira [Space and time in the Russian language picture of the world]. Pandia. Retrieved April 3, 2022, from <https://pandia.ru/text/77/376/20470.php>

Lefebvre, A. (2015). The Production of Space. Moscow: Strelka Press.

Wines, J. (1972). Tochka zreniya avtomobilista [The motorist's point of view]. L'architecture d'aujourd'hui, 6, 45-50.

> Рис. 22. Путник

