

УДК 140

В реальностях городского повседневного: город в движении

Абрамова Анастасия Сергеевна

Аспирант,

Самарский национальный исследовательский университет им. академика С.П. Королёва,
443086, Российская Федерация, Самара, Московское шоссе, 34;

e-mail: Abegael@yandex.ru

Аннотация

Статья посвящена теме движения и передвижения в реальностях городского повседневного. Обращается внимание на проблему соотношения микро- и макроподходов в исследовании города. В статье анализируются некоторые специфические практики видения и восприятия, присущие пассажирам общественного транспорта. Обозначаются преимущества и недостатки применения такой оптики в познании города. Опыт пешей ходьбы представлен как эффективный способ исследования города. Выдвигается тезис о том, что движение при помощи общественного транспорта позволяет за сравнительно короткий срок составить карту представлений о городских местах, посредством которой возможно более детальное их изучение. Прибегая в процессе анализа к существующим теоретическим концептам и методам *urban studies*, мы обращаемся к явлениям повседневности города Самары, попеременно чередуя оптику ее рассмотрения, включая позицию «от первого лица» до увеличения масштаба на «450 миль выше городской формы».

Для цитирования в научных исследованиях

Абрамова А.С. В реальностях городского повседневного: город в движении // Культура и цивилизация. 2016. № 2. С. 84-96.

Ключевые слова

Городские исследования, городское повседневное, движение, общественный транспорт, ходьба пешком, ритманализ.

Введение

Предлог «в», помещенный в начале статьи, отсылает нас к пребыванию внутри рассматриваемой области – реальностей городского повседневного. Всякий раз данное название

вызывает ощущение некоторой незавершенности, из-за чего в конце фразы хочется поместить подходящее и емкое понятие, например понятие пространства, ведь реальность города неотделима от его пространственной воплощенности и во многом определяется ею. Но сама повседневность не ограничивается пространством и его формами. Она наполнена движением, ритмами, потоками, решениями, действиями, желаниями. Города дышат, двигаются, изменяются, развиваются и деградируют, стареют и омолаживаются, они пугают и привлекают, помнят и забывают – они живут. Живут в нас и независимо от нас. За каждой из перечисленных абстракций стоит множество сложных явлений и процессов, которые, как правило, невозможно раз и навсегда схватить и зафиксировать. Представляется, что во многом именно по этой причине на текущем этапе развития философской рефлексии и научной мысли невозможна разработка всеобъемлющей универсалистской теории города, поскольку ее изобретение означало бы не только открытие путей познания того или иного города, но и саму возможность раскрытия природы человеческого бытия. Поэтому каждый исследователь выделяет те вопросы, которые считает основными для себя и той исследовательской области, в которой он работает.

Scio me nihil scire. Пожалуй, каждый приступающий к исследованию города должен помнить эту простую, но порой столь трудно признаваемую истину, высказанную Сократом. Хотим мы того или нет, но наше справедливое желание сказать все о том или ином городе наталкивается на множество труднопреодолимых методологических и прикладных препятствий, поскольку города как чего-то единого не существует. Не существует как в наших представлениях, так и в его реальной физической воплощенности. Существует множество пластов (исторических, культурных, социальных, экономических, политических, географических и др.), которые находятся в тесном взаимодействии друг с другом, сплетая, таким образом, ткань города, его реальное (телесное) и метафизическое полотно. Поэтому каждый раз мы имеем дело с определенными ракурсами видения города, но не можем увидеть его целиком. Что-то очень важное всегда будет оставаться в тени, вне поля нашего видения и освещения. Ввиду чего одними из ключевых вопросов, на которые необходимо ответить каждому исследователю города, являются: как я вижу город и что я могу увидеть в нем? Какой город мы собственно изучаем с позиции форм его существования: это город экономический, политический, социальный, поэтический и так далее или это город в его физической данности, воплощающий в себе каждый из этих элементов? Ответы на эти вопросы во многом определяют исследовательскую оптику и используемые подходы. В то же время необходимо понимать, что инструментарий исследователя, вышедшего в поле города реального, будет отличаться от подхода к городу, представленному в экономических показателях, политических решениях и действиях. В силу своей предметной слепоты в данных областях мы не сможем говорить о них убедительно. Но сами эти области являются для нас контекстом, силами, воздействующими на город и меняющими его. Поэтому для нас очень важно их увидеть и обозначить в процессе анализа.

В рамках данной статьи мы не будем подробно останавливаться на историографии и критике существующих урбанистических теорий. Достаточно полный их анализ мы можем найти у Елены Трубиной [Трубина, 2011], которой удастся не просто представить историю и современность предметного поля городских исследований, но и актуализировать ряд важных вопросов, на которые еще только предстоит ответить отечественным и зарубежным исследователям. Не меньшей по обхвату городской теории является работа австралийской исследовательницы Деборы Стивенсон [Stevenson, 2003]. Общим для обеих исследовательниц является признание того, что ни один одномерный подход к исследованию города не может дать полного ответа на вопросы урбанизма, или, как отмечает Е. Трубина: «Неслучайно наше время – время множества теорий, время осознания того, что ни одна теория (или даже их сочетание) не способна охватить происходящее» [Трубина, 2011, 23]. Не претендуя на такой охват, мы обратимся к теме движения и передвижения в реальностях городского повседневного. В процессе анализа мы будем апеллировать к явлениям повседневности города Самары, прибегая к существующим теоретическим концептам и методам *urban studies*, попеременно чередуя оптику ее рассмотрения, включая позицию «от первого лица» до увеличения масштаба на «450 миль выше городской формы» [Rhys-Taylor, 2010, 8].

Выход в город

Что означает выйти в город? И не правильнее ли было бы говорить о входе, как моменте перехода из одного в качественно другое? Однако почти все, что связано с моментом появления, обозначается словом «выход». Мы не входим на улицу, а говорим, что собираемся выйти на улицу, выходим на работу, а не входим в нее, появление на сцене действующего лица также обозначается выходом, а не входом. Так что же подразумевает под собой выход в город? Он обозначает наше присутствие в нем, как действующих лиц городской сцены. Для городского исследователя это означает осознанный выход в исследуемое поле.

В нашем случае таковым является маршрут следования от станции метро Московская до поселка Мехзавод Красноглинского района г. Самары. Общая длина маршрута в одну сторону составляет 16,7 км. Данный выбор опосредован, с одной стороны, теми институциональными изменениями, которые претерпевает территория в связи с чемпионатом мира по футболу в 2018 году, который пройдет в Самаре. Именно сегодня мы можем зафиксировать, как происходящие процессы трансформации влияют на жизнь города, его ритмику, мобильность и эстетическое восприятие. С другой стороны, мы окажемся в ситуации, когда по определенной части города, в силу его растянутости, наиболее эффективно передвигаться на автомобиле или общественном транспорте, поэтому именно с позиции пассажира или водителя возможно лучше «разглядеть» эти участки города. Однако в рамках данной работы мы остановимся на некоторых специфических практиках видения и восприятия, присущих пассажирам общественного транспорта. Мы обозначим преимущества

и недостатки применения такой оптики видения города, а также обратимся к опыту пешей ходьбы.

Должно быть, мы не ошибемся, если предположим, что в каждом крупном городе есть шоссе и дороги, сопоставимые по своим масштабам и значимости с такой крупной городской артерией Самары, как Московское шоссе (рис. 1). Также в каждом крупном городе есть поселения, подобные поселку Мехзавод, не говоря уже о том, что каждый из нас является пешеходом, водителем или пассажиром. Таким образом, мы надеемся, что представленные здесь рассуждения окажутся интересными и полезными для широкого круга городских исследователей.



Рисунок 1. Московское шоссе (по данным Google Maps)

Вид из окна общественного транспорта

Жизнь в большом городе неразрывно связана с движением общественного транспорта. От количества маршрутов, курсирующих через ту или иную остановку, времени ожидания и, наконец, уровня комфорта, который он готов нам предоставить, напрямую зависит степень нашей мобильности и удовлетворенности от перемещения. В ситуации, когда от дома до места работы ходит всего лишь один маршрут, интервал движения которого составляет более пятнадцати минут, из-за чего на остановке собирается существенное количество недовольных горожан, готовых на все ради того, чтобы забраться в небольшую кабину подъезжающего автобуса, – ни о каком комфорте и созерцании городских пейзажей не может быть и речи. Пассажиры ступают в пространство, где начинает действовать особый этос поведения, о котором рассуждает Александра Иванова в статье «Сумчатые. Хореография пассажиров городского транспорта» [Иванова, 2014]. Интересный нарратив на эту тему мы можем обнаружить в газете «Волжская коммуна» за 1972 год. Житель нового на тот момент микрорайона города пишет: «Узким местом в нашем микрорайоне является и транспорт. Ведь только поду-

майте: чистой езды до центра города на автобусе, троллейбусе или трамвае сорок пять минут, а то и пятьдесят. Да еще нужно дождаться транспорта, а на это порой тратишь еще столько же времени. Итого – три часа туда и обратно. Что же остается на отдых, на домашние дела, воспитание детей?.. Пока единственным средством сообщения с центром города служит автобус № 37. Но как он ходит? Официально объявлено, что интервал не должен превышать 20 минут, а на самом деле приходится ждать полчаса и более. На остановке скапливается огромное количество пассажиров, и каждый автобус берется штурмом. Особенно в утренние часы пик» [Нужды отдаленного микрорайона, 1972, 3]. С момента написания этой истории прошло не одно десятилетие, за которое значительно расширился парк городского общественного транспорта, а вместе с ним в геометрической прогрессии выросла и автомобилизация населения. Пробки стали привычным, но от этого не менее неприятным явлением, особенно для жителей удаленных районов города. В среднем они вынуждены тратить на дорогу от двух до четырех часов в день. А с момента начала реконструкции Московского шоссе затраты времени стали еще больше. Это стандартная ситуация для всех крупных городов. Схожи и тактики поведения пассажиров, для которых время, проведенное в транспорте, из качества негативного необходимо перевести в позитивное. Наряду с классическим чтением газет или книг современные пассажиры увлечены веб-серфингом, общением в социальных сетях, просмотром фильмов и параллельным прослушиванием музыки, аудиокниг и других аудиоформ. Перечисленные здесь способы времяпрепровождения являются примером отстранения от происходящего как внутри салона, так и за его пределами – в городе. Однако в данном контексте для нас представляет интерес та форма восприятия, при которой общественный транспорт является не просто средством, позволяющим переместиться из пункта А в пункт Б, но одним из способов, при помощи которого можно познавать город, проникать в те его места, которые недоступны в опыте пешей ходьбы.

Масштабы города, его протяженность не позволяют нам обойти его одномоментно вдоль и поперек. К тому же в городе есть много мест, не предусматривающих наличие пешеходной зоны. Таковыми, например, являются пространства, соединяющие основное полотно города с его удаленными районами, которые могут быть отделены рекой, лесистой зоной, холмами и даже полями. В этих случаях роль общественного транспорта становится неопределимой. Кроме того, передвижение в общественном транспорте позволяет нам немного расслабиться. На это время мы условно передаем себя в руки водителя, на которого падает бремя ответственности за доставку пассажиров, их безопасность. Заняв выгодную позицию у окна и удобно расположившись на сидении, мы можем позволить себе созерцать происходящее. Пассажиру при должном внимании открывается хороший ракурс на происходящее в городе, а сравнительно невысокая скорость движения позволяет внимательно разглядеть его детали: форму городской застройки или ее отсутствие, уровень благоустроенности, присущие ей институциональные практики, а также фиксировать происходящие в пространстве изменения, если это не первая поездка по данному маршруту.

При этом, как и в предыдущих случаях, неизменным остается использование аудиоконпоненты. Большинство горожан не мыслят без этого любых своих передвижений по городу. Если речь идет о музыке, то она может способствовать усилению нашего сенсорного восприятия действительности, поскольку зачастую ее выбор в той или иной ситуации зависит от нашей настроенности и усиливает ее [Бунич, 2014; Bull, 2000; DeNora, 2004].

Для городского исследователя использование услуг общественного транспорта позволяет за сравнительно короткий срок составить карту представлений о городских местах, при помощи которой возможно более детальное изучение городских пространств. Будучи пассажирами, мы не вольны распоряжаться перемещениями своего тела, оно подчинено избранному маршруту движения. Мы можем менять только направленность этих маршрутов, но остальное является административно регламентированным. Для более близкого знакомства с пространством лучше всего избрать привычную позицию пешехода, вольного управлять своими передвижениями.

В движении ног

Одним из первых о роли городской ходьбы в конструировании и изучении города стал говорить Мишель де Серто, который рассматривал ее как деятельность и метафору. По его мнению, именно посредством ходьбы городские пользователи испытывают и по-своему создают город. Де Серто утверждает, что именно в процессе ходьбы «несметное число» пользователей пишут и переписывают город как свое пространство созданием фрагментарных историй, которые связываются и пересекаются с другими фрагментарными историями [Stevenson, 2003, 67].

Ходьба пешком является привычным занятием каждого человека, живущего в городе. Несмотря на свою объективную необходимость и, более того, естественную и инстинктивную природу, ходьба пешком стала частью бытовой активности, потеряв свою первоначальную суть. Таким образом, ходьба представляет собой данность повседневной жизни [Wunderlich, 2008].

По мнению Синклера, пешие прогулки представляют собой лучшую форму для исследования и использования города в своих интересах [Sinclair, 1997]. В ходе таких прогулок городские пространства могут быть наилучшим образом изучены с критической и эстетической точек зрения [Basset, 2004; Careri, 2002]. Помимо понимания ходьбы пешком как умышленного поочередного движения ног, ходьба способствует непринужденному «нахождению в общественной среде» [Gehl, www]. Разнообразные пешие практики способствуют более или менее интенсивному или критическому единению с пространствами [Wunderlich, 2008].

В городских пространствах можно найти различные типы пешей ходьбы: целенаправленная ходьба контрастирует с более техничным и рефлексивным типами ходьбы. Первый тип отличается твердым шагом и быстрым темпом среди спешащей толпы. Он растворяет-

ся в процессах совершения покупок, приема пищи, переговоров по телефону и так далее. Второй тип имеет различные поступи, которые синхронизируются с (биологическими и физическими) ритмами тела в целом и в то же время с внешними темпами и временностью пространств города. Он, в свою очередь, сливается с «блужданием», «бродяжничеством», «скитанием», «странствованием» и, наконец, с «праздным шатанием» [Rendell, 2003; Solnit, 2000, 11]. Последний тип является рефлексивным, реактивным и скорее даже экспериментальным в том смысле, что способствует повышению уровня информированности о городских местах. Каждому из этих типов ходьбы по городу пешком соответствует как особая поступь, так и отдельный уровень гибкого временного единения с городским пространством. Именно благодаря концептуальным и техничным типам ходьбы, а именно привычным, неформальным или критическим методам единения с пространствами, появляется осведомленность, осознание ритмов и временности пространств [Wunderlich, 2008].

Одним из первых на процесс рутинизации повседневных индивидуальных и социальных практик во времени и пространстве обращает внимание Анри Лефевр, который использует ритм в качестве способа, инструмента анализа для изучения ряда явлений, среди которых особое место занимают явления городской жизни. Он отмечает, что ритманалитик способен «слышать дома, улицы, города как симфонию или оперу» [Lefebvre, 2004, 21]. «Везде, где есть взаимодействие между местом, временем и расходом энергии, есть ритм» [Ibidem, 43]. Повседневное утверждает, создавая почасовые требования, системы транспорта в их повторяющейся организации. Таким образом, в процессе рефлексивной ходьбы по городу внимательные горожане, и в первую очередь исследователи города, могут вступать и вступают в отношения с городом, как полиритмическим полем взаимодействия.

Пульс Московского шоссе

Однако вернемся в город. Московское шоссе Самары является важной магистральной улицей общегородского значения. Оно обеспечивает связь между районами города, ведет в направлении важных региональных и федеральных дорог, соединяет город и аэропорт. Именно Московское шоссе соединит центр города с новым стадионом, на котором пройдет будущий чемпионат мира по футболу в 2018 году. Мы не будем подробно останавливаться на существующем проекте реконструкции, но попытаемся взглянуть на то, как проводимые в его рамках работы уже сейчас влияют на повседневность города.

«С раннего утра и до позднего вечера машины ждут здесь сплошной чередой. Тысячи и тысячи колес шуршат по натруженному асфальту Московского шоссе. Его самая напряженная часть – от кольцевой развязки около Четвертого подшипникового завода и до Безымянского поворота. Заторы здесь случаются от малейшей заминки. Водители в подобных случаях мечтают об одном: «Будь полотно пошире хоть на два метра, принял бы сейчас в сторону и спокойно поехал. Ан нет. Жди». Шоссе, как ущелье, стискивает машины, лишая их маневрен-

ности. Через полтора-два года об описанных выше ситуациях мы будем говорить в прошедшем времени», – пишет в 1972 году корреспондент газеты «Волжская коммуна» [Пульс Московского шоссе, 1972, 4]. Полоса с тех пор действительно стала на несколько метров шире, но проблемы остались те же. Изменились лишь их масштабы. Прибегая к ритманализу Анри Лефевра, можно сказать, что Московскому шоссе с самого начала его существования была присуща аритмия. Высокая скорость чередуется с масштабными закупорками в зависимости от времени суток. Утром поток движения нарастает, грозя его полной остановкой. Но затем напряжение спадает, и движение вновь приобретает размеренный ритм, который несколько сбивается в полдень и агонизирует в вечернее время, когда горожане покидают свои рабочие места. Между тем закупорка главной артерии города исторически происходит в районе двух дорожных колец и пересечений с другими крупными улицами города. Именно на эти проблемные места и направлены усилия дорожных проектировщиков и строителей (рис. 2). Словно хирурги, они должны открыть путь свободному движению нескончаемого транспорта.



Рисунок 2. Вид на Московское шоссе из окна общественного транспорта. Зона реконструкции

Вмешательство в эту систему началось в 2015 году. Оно было ознаменовано сужением тех частей магистрали, которые предстояло подвергнуть существенной трансформации. На месте двух оживленных перекрестков должны были появиться подземные пешеходные переходы, призванные сократить время ожидания транспорта на светофорах. В связи с этим движение дорожного кровотока было сильно замедлено. Зачастую необходимые расстояния было проще и быстрее преодолеть пешим шагом. Параллельно этим изменениям проводились активные действия по благоустройству зеленых зон и скверов. Теперь в городских местах, которые совсем недавно по праву считались депрессивными и нежелательными для посещения, раскинулись уютные прогулочные зоны, которые сразу же с радостью заня-

ли группы праздных прохожих. На мощеных дорожках все чаще можно встретить спортсменов, а на зеленеющих газонах осторожно располагаются семьи с детьми. Кто-то по сложившейся традиции устраивает импровизированные фотосессии, недалеко на лавочках сидят влюбленные пары и бабушки из соседних домов – пространство обрело новую жизнь. Между тем другим участкам еще только предстоит обрести свое новое лицо. Но прежде чем оно появится, городское пространство очищается от рудиментов далекого и относительно недавнего прошлого: старых довоенных построек барачного типа, всевозможных придорожных забегаловок, ларьков и табачных киосков (рис. 3).



Рисунок 3. Пос. Мехзавод. Территория вдоль Московского шоссе

Как и многие другие крупные города России, Самара ступила на путь вхождения в сеть глобальных городов. Для того чтобы это стало возможным, областное правительство и власти города внедряют в программу его развития всесторонние схемы перестройки и городские программы улучшения в рамках подготовки к чемпионату мира. Основной в большинстве этих инициатив является переоценка облика города, его функциональной устроенности, направленная на качественное улучшение чувств и ожиданий, которые вовлечены в восприятие города не только потенциальными инвесторами и посетителями, но и городскими жителями.

Все это и многое другое открывается нам во время поездок и прогулок по городу. Не раз нам доводилось замечать, как едущие вместе с нами пассажиры с любопытством всматривались в окна, рассматривая внезапно появившиеся глубокие траншеи или настоящие песчаные горы...

Заключение

В городе всегда что-то происходит. Многое проходит мимо нашего взгляда, свидетелями чего-то мы являемся, а в каких-то моментах мы выступаем в роли творцов, в силах которых

осуществить свое небольшое право на город. Во время одной из прогулок по новому скверу Московского шоссе нам посчастливилось наблюдать следующую картину: две женщины из расположенного неподалеку двора перетаскивали остатки выброшенных рабочими кусочков газона и тротуарную плитку, которая также была оставлена из-за наличия в ней различных дефектов. Через несколько дней мы отправились в тот двор, куда были доставлены эти материалы. Мы увидели, что на месте, где некогда не было ничего, кроме земли и мусора, появился свой импровизированный газон, в центре которого была выложена небольшая, но аккуратная тропинка из той тротуарной плитки. Горожане не преминули продолжить линию, начатую властями города. Думали ли они об этом или всего лишь эффективно распорядились мусором? Как бы там ни было, одно стало катализатором для другого. Большое стало возможностью для осуществления малого.

Между тем, изучая реальное полотно города, двигаясь по нему в транспорте или пешим ходом, мы открываем для себя множество ракурсов и событий городской жизни. Зачастую именно выход в городское повседневное позволяет увидеть реальное за абстрактным, историю в современности и многое другое. Далеко не всегда их просто как-то обозначить, найти объяснение, связать воедино то, что мы видим и чувствуем, с тем, что дано в своей некоторой определенности. Именно по этой причине мы наблюдаем ситуацию, когда один лагерь исследователей склоняются к субъективным формам познания города, а другие разглядывают его за 450 миль выше его формы. Между тем важно и то и другое. Представляется, что поиск аналитического языка идет именно в этом направлении. В представленном нами анализе мы пытались соблюсти эту тонкую грань, но предстоит немало работы, прежде чем такой синтез действительно станет возможным.

Библиография

1. Бунич Е. По городу с плеером // Бредникова О., Запорожец О. (ред.) Микроурбанизм. Город в деталях. М.: Новое литературное обозрение, 2014. С. 94-110.
2. Иванова А. Сумчатые. Хореография пассажиров городского транспорта // Бредникова О., Запорожец О. (ред.) Микроурбанизм. Город в деталях. М.: Новое литературное обозрение, 2014. С. 70-93.
3. Нужды отдаленного микрорайона // Волжская коммуна. 1972. 1 декабря. С. 3.
4. Пульс Московского шоссе // Волжская коммуна. 1972. 5 августа. С. 4.
5. Трубина Е.Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. 519 с.
6. Basset K. Walking as an aesthetic practice and a critical tool: some psychogeographic experiments // Journal of geography in higher education. 2004. Vol. 28. No. 3. P. 397-410.
7. Bull M. Sounding out the city: personal stereos and the management of everyday life. Oxford: Berg Publishers, 2000. 218 p.

8. Careri F. Walking as an aesthetic practice. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 216 p.
9. DeNora T. Music in everyday life. Cambridge: Cambridge University Press, 2004. 196 p.
10. Gehl J. Life between buildings: using public space. URL: https://www.academia.edu/9535222/Life_between_buildings
11. Lefebvre H. Rhythmanalysis: space, time and everyday life. London; New York: Continuum, 2004. 112 p.
12. Rendell J. A place-between // Proceedings of the Estonian Academy of Arts "Place and location: studies in environmental aesthetics and semiotics III". Tallinn, 2003. P. 221-232.
13. Rhys-Taylor A. Coming to our senses: a multi-sensory ethnography of class and multiculturalism in East London: PhD thesis. London: Goldsmiths, 2010. 245 p.
14. Sinclair I. Lights out for the territory. London: Granta Books, 1997. 400 p.
15. Solnit R. Wanderlust: a history of walking. London: Verso, 2000. 336 p.
16. Stevenson D. Cities and urban cultures. Buckingham; Philadelphia: Open University Press, 2003. 192 p.
17. Wunderlich F.M. Walking and rhythmicity: sensing urban space // Journal of urban design. 2008. No. 13 (1). P. 125-139.

In the reality of the urban routine: the city in motion

Anastasiya S. Abramova

Postgraduate,
Samara National Research University,
443086, 34 Moskovskoe hwy, Samara, Russian Federation;
e-mail: Abegael@yandex.ru

Abstract

The article aims to explore motion and travelling in the reality of the urban routine. It considers the problems of correlation between micro- and macro approaches to research on the city and the impossibility of creation of the universalist urban theory at the current stage of development of the "urban studies". The author of the article indicates the difficulties associated with creation of an analytical urban routine language. The paper describes specific practices of vision and perception that are typical of public transport passengers. It also deals with the advantages and disadvantages of using these methods in urban perception and pays attention to walking experience, considering it to be an effective way of conducting urban research. The author points out that travelling by public transport allows researchers to draw

a map of representations about urban areas in a relatively short period of time, which makes it possible to study them in more detail. Using the existing theoretical concepts and methods of urban studies, the author analyzes everyday life in the city of Samara, alternately changing the perspectives of studying (from "in the first person" to "450 miles above the urban form).

For citation

Abramova A.S. (2016) V real'nostyakh gorodskogo povsednevnogo: gorod v dvizhenii [In the reality of the urban routine: the city in motion]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 2, pp. 84-96.

Keywords

Urban studies, urban routine, motion, public transport, walking, rhythmanalysis.

References

1. Basset K. (2004) Walking as an aesthetic practice and a critical tool: some psychogeographic experiments. *Journal of geography in higher education*, 28 (3), pp. 397-410.
2. Bull M. (2000) *Sounding out the city: personal stereos and the management of everyday life*. Oxford: Berg Publishers.
3. Bunich E. (2014) Po gorodu s pleerom [Around the city with a player]. In: Brednikova O., Zaporozhets O. (eds.) *Mikrourbanizm. Gorod v detalyakh* [Microurbanism. The city in detail]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ., pp. 94-110.
4. Careri F. (2002) *Walking as an aesthetic practice*. Barcelona: Gustavo Gili.
5. DeNora T. (2004) *Music in everyday life*. Cambridge: Cambridge University Press.
6. Gehl J. *Life between buildings: using public space*. Available from: https://www.academia.edu/9535222/Life_between_buildings [Accessed 28/01/16].
7. Ivanova A. (2014) Sumchatye. Khoreografiya passazhirovo gorodskogo transporta [Passengers with hand luggage. The choreography of public transport passengers]. In: Brednikova O., Zaporozhets O. (eds.) *Mikrourbanizm. Gorod v detalyakh* [Microurbanism. The city in detail]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ., pp. 70-93.
8. Lefebvre H. (2004) *Rhythmanalysis: space, time and everyday life*. London; New York: Continuum.
9. Nuzhdy otdalennogo mikroraiiona [Needs of remote microdistricts] (1972). *Volzhskaya kommuna* [Volga commune], 1st Dec., p. 3.
10. Pul's Moskovskogo shosse [The pulse of Moskovskoe highway] (1972). *Volzhskaya kommuna* [Volga commune], 5th Aug., p. 4.
11. Rendell J. (2003) A place-between. *Proceedings of the Estonian Academy of Arts "Place and location: studies in environmental aesthetics and semiotics III"*. Tallinn, pp. 221-232.

12. Rhys-Taylor A. (2010) *Coming to our senses: a multi-sensory ethnography of class and multiculture in East London: PhD thesis*. London: Goldsmiths.
13. Sinclair I. (1997) *Lights out for the territory*. London: Granta Books.
14. Solnit R. (2000) *Wanderlust: a history of walking*. London: Verso.
15. Stevenson D. (2003) *Cities and urban cultures*. Buckingham; Philadelphia: Open University Press.
16. Trubina E.G. (2011) *Gorod v teorii: opyty osmysleniya prostranstva* [The city in theory: understanding of space]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ.
17. Wunderlich F.M. (2008) Walking and rhythmicity: sensing urban space. *Journal of urban design*, 13 (1), pp. 125-139.