

Жоголева Анна Владимировна, Леонова Виктория Александровна, Полукеева Татьяна Сергеевна  
Самарский государственный технический университет

Zhogoleva Anna, Leonova Viktoria, Polukeeva Tatyana  
Samara State Technical University

## ОСОБЕННОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА КРУПНОГО ГОРОДА

### FEATURES OF PERCEPTION OF URBAN SPACE IN THE HISTORICAL CENTER OF A LARGE CITY

*Город развивается с течением времени, создавая непрерывный по времени ряд уникальных впечатлений от восприятия городских пространств. Множество средовых параметров влияют на восприятие городской среды, формируют структуры восприятия и его атмосферные особенности. Социокультурное знание о городе, расширяя глоссарий архитектурно-градостроительной теории, занимается исследованием таких параметров городской среды, как временной фактор восприятия, антропологические параметры, ракурс и масштаб визуального восприятия, градостроительные разрывы, что позволяет расширить представление о городе как об уникальном явлении и процессе. Предпринята попытка исследовать структуру восприятия городского пространства центральной части Самары.*

*The city develops over time, creating a continuous series of unique impressions from the perception of urban spaces. Many environmental parameters affect the perception of the urban environment, form the structures of perception and its atmospheric features. Socio-cultural knowledge of the city, expanding the glossary of architectural and urban planning theory, is engaged in the study of such parameters of the urban environment as the time factor of perception, anthropological parameters, the angle and scale of visual perception, urban gaps, which allows you to expand the idea of the city as a unique phenomenon and process. An attempt has been made to investigate the structure of the perception of the urban space of the central part of Samara.*

**Ключевые слова:** *социокультурные проектирование, психогеография, феноменология архитектурной формы, когнитивная карта, туристический маршрут, исторический центр города, метод дрейфа*

**Keywords:** *socio-cultural design, psychogeography, phenomenology of architectural form, cognitive map, tourist route, historical city center, drift method*

Историческая среда каждого города уникальна, помимо своих морфологических параметров каждый город обладает уникальной атмосферной надстройкой – нематериальной структурой, которую зритель воспринимает через призму своего ментального опыта. Эта структура создается в ходе всей истории города: был ли он купеческим, какими этапами складывался характер исторической застройки, по каким регламентам формируется новая застройка, сохранился ли до нашего времени кремль с оборонительными стенами и башнями, каковы географические условия расположения города, есть ли водные артерии в городской планировке. Ширина улиц, стеновые и кровельные материалы, применяющиеся в застройке, повседневные маршруты местных жителей дают нам возможность по-разному ощущать городскую среду, и воспринимать каждый город как уникальное явление.

Социокультурное знание о городе, уже с середины XX века активно развивающееся на разных континентах,

сначала противопоставляется градостроительной теории, но затем интегрируется в нее и расширяет предметное поле исследований города. Психология, социология города, психогеография, феноменология восприятия городской среды привнесли в градостроительную теорию такие понятия как знаковость архитектурной формы [1], атмосферные средовые настройки, сценарность восприятия, образ города [2, 3] и т.д. Создавая и меняя среду города, мы вносим в нее новые сценарии, формируем новые способы и маршруты передвижения, создаем новые точки притяжения и чувственного восприятия.

Карты активности городских перемещений (открытый публичный интернет-ресурс Strava.com, открытый публичный ресурс OpenStreetMap, данные сотовых операторов) позволяют отслеживать треки перемещения людей. Карты наглядно демонстрируют, что городские территории по-разному посещаются людьми: есть улицы, которые словно артерии, принимают большой пешеходный трафик, есть улицы, которые, как

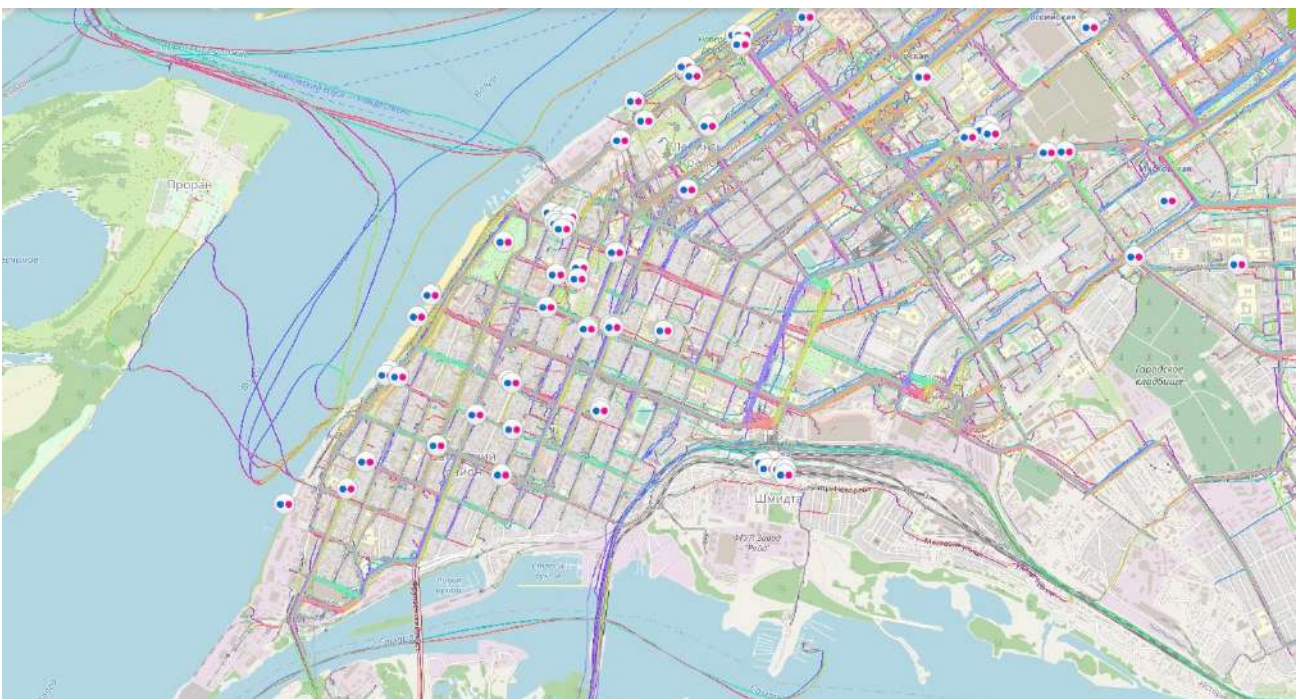


Рис. 1. Карты активности городских перемещений в г. Самара (Strava Global Heatmap [Электронный ресурс] - режим доступа: <https://www.strava.com/heatmap#11.14/50.17198/53.26205/hot/all>; OpenStreetMap Россия [Электронный ресурс] - режим доступа: <https://openstreetmap.ru/#map=12/53.2009/50.1222&layer=MGFO>)



капилляры, пропускают лишь небольшое количество пешеходов. Чтобы понять причины и характер такой дифференциации городских пространств, необходимо изучать не только объект исследования – городскую среду (то, что мы наблюдаем в ходе движения по городу), но и обратить внимание на субъект исследования – пешехода, местного жителя, туриста, его психологию, характер и прочие свойства.

Традиционно посещаемость исторического центра города выше. Он обладает туристической привлекательностью, насыщен множеством функций обслуживающего и культурно-развлекательного характера, открытыми пространствами для свободного времяпрепровождения и досуга. Исторические артефакты, неширокие улицы, соразмерная человеку застройка стабильно привлекают внимание изучающего городские пространства. Если взять самые интересные диковинные артефакты и расположить их в пустом пространстве, например, в пустыне, то их ценность будет менее явной вне своего окружения.

Попытаемся набросать перечень объектов и явлений, которые влияют на наше восприятие пространства исторического центра: функции, существующие и утраченные, сохранившая историческая застройка и структура кварталов и улиц, люди, живущие и работающие здесь, запахи, грязь и чистота улиц, время суток и многое другое [4]. Возможно ли структурировать это широкое поле, выделить в нем на основе определенных признаков группы факторов, попытаться определить взаимосвязи между объектами и субъектами восприятия, выявить междисциплинарные предметности исследования? Возможно ли выделить определенные чувственно-пространственные взаимосвязи, чтобы на основе их каркаса создать феноменологический каркас восприятия исторического центра города?

Для создания такого каркаса психогеография предлагает использовать метод дрейфа. Дрейф – это «практика обнаружения атмосфер, прокладки новых маршрутов по воле чувств и желаний дрейфующих, а также фиксации этих маршрутов в новой картографии» пространства города [5].

Город с точки зрения психогеографии – это не структура улиц или площадей, раз и навсегда заданная картой, а динамичная и гибкая структура отдельных районов, каждый из которых наполнен своей атмосферой. С одной стороны, границы в этой интерпретации субъективны, зависят от особенностей индивидуального восприятия и не привязаны к территориальным различиям. При этом психогеографическая карта учитывает и географические границы, и стечение обстоятельств посещения места, что в свою очередь создает множественность построения сценариев восприятия городских пространств.

Мы предприняли попытку исследовать структуру восприятия городского пространства центральной части Самары. Выбор территории обследования был

обусловлен следующими параметрами: соразмерность застройки, ее разнообразие (по этажности, стилю, материалам, времени строительства), наличие открытых общественных пространств (городских площадей, скверов), возможность перемещения по территории исторического центра без использования автомобиля, что позволяет сохранить целостность восприятия пространства. В ходе исследования были выделены значимые факторы и критерии восприятия городского пространства:

- **целостность планировочной структуры.** Атмосферность городской среды ощущается погружением внутрь, зритель не может воспринимать атмосферу, не погружаясь в нее, находясь на удалении, извне, обозревая ее исключительно с одной точки зрения. Исследователь должен иметь возможность пешего доступа к окружающей его городской ткани. Погруженность в среду достигается доступом зрителя с разных точек зрения, с разного расстояния к объектам восприятия;
- **пространственный масштаб и плотность городской ткани.** Застройка средней и высокой плотности исторических центров городов насыщена объектами, объектами культурного наследия и средней застройкой, выразительными архитектурными деталями, обладает богатым архитектурным языком и его значениями. Мы можем видеть отпечатки времени на натуральных материалах, расшифровывать символические значения в архитектурных деталях, чувствовать многообразие фактур на поверхностях – все это помогает создавать атмосферное восприятие городского пространства [6].

Масштаб городской ткани оказывает большое влияние на структуру восприятия городского пространства. Наиболее интересной средой для изучения является соразмерная исследователю среда [7]. Интересными в изучении становятся узкие криволинейные улочки, разнообразные перспективные видовые раскрытия, открывающиеся из них, наличие скрытых за другими объектами объектов архитектуры. Исторический центр Самары имеет регулярный характер планировки улиц и кварталов. Но исторически сложившаяся усадебная парцелляция городских кварталов на небольшие, практически закрытые со стороны красной линии застройки дворники, разделенные брандмауэрами, добавляет городскому пространству индивидуальности, многообразия, многослойности восприятия и разных ракурсов восприятия. Зачастую именно в глубине усадьбы находятся интересные объекты или культурные сообщества;

- **градостроительные разрывы.** К разрывам городской ткани могут приводить, как естественные (реки, овраги, склоны), так и искусственные барьеры (железные дороги, автомагистрали, эстакады и пр.). Речные артерии разделяют город на районы, характер застройки и атмосфера которых может

весьма отличаться. При этом речные берега выступают важной и очень привлекательной площадкой для восприятия городского пространства, на которой размещаются панорамные видовые связи и формируются речные панорамы застройки. Набережные, мосты, причалы и причальные стенки, благодаря интересным объектам благоустройства (подпорные стенки, объекты ландшафта, кованые ограды, фонари, уличные скульптуры) становятся весьма популярными в городской среде. Например, вдоль берега Волги исторически сформировалась парадная панорама города, которая является его визитной карточкой. Там же вдоль берега расположены четыре очереди бульвара вдоль набережной, которые являются местом отдыха горожан, а также площадкой для обзора завожских панорам правого берега реки. Речной транспорт позволяет своим пассажирам не просто видеть городские объекты, но и воспринимать динамично городскую среду, наблюдать неспешную смену городских панорам, проследить преемственность застройки, или наоборот, ощутить ее различия.

Железная дорога в структуре исторических территорий города имеет значение разрыва городской ткани, но также может формировать и уникальное восприятие индустриального городского ландшафта. Этому способствует то, что зачастую железнодорожное сообщение в центральных частях города имеет долгую историю, обрастает памятниками промышленной архитектуры, особым ландшафтом, достопримечательными местами, артефактами.

Исторически Самара получила свое начало на стрелке двух рек: Волги и Самары. Сейчас это место, в недавнем прошлом занятое промышленными объектами, находится в стагнации, как и вся береговая линия р. Самары, отрезанная от исторического центра градостроительным разрывом – железной дорогой. Но и стрелка, и берег реки Самары обладают значительным потенциалом для развития города.

Таким образом, с одной стороны, градостроительные разрывы мешают исследовать город – эти препятствия приходится преодолевать, иногда даже при помощи транспорта. Но при этом «пограничные» территории обладают большой привлекательностью для восприятия городской среды (смотровые площадки, индустриальные пейзажи, видовые связи с рекой, смена локаций усадебной жилой застройки на складские и промышленные территории), а также градостроительным потенциалом для дальнейшего развития (пограничные участки вбирают в себя параметры своих «соседей», формируя новые значения, функции, ракурсы в структуре восприятия городской среды);

- **ориентир**ы и маяки. Акценты и доминанты являются узловыми элементами структуры восприятия городского пространства. Именно они позволяют выстроить взаимосвязи, «считать» средовую информацию, нанести «открытое поле» на когнитивную

карту. Также, как и разрывы, ориентиры и маяки, обладая важным значением в структуре восприятия города, одновременно являются уникальной площадкой для получения нового пространственного впечатления: круговой, развернутой или неполной панорамы. Ориентиром может выступать природный холм, достопримечательное здание большой высоты, церковь, колокольня, на кровле или площадке которых устраиваются обзорные площадки; **точка обзора, ракурс и масштаб визуального восприятия**. Природный рельеф и организованные на нем смотровые площадки в структуре города позволяют создавать разнообразные видовые связи. Смена ракурса, угла обзора, масштаба обозреваемого фрагмента города, возможность изучения городского пространства не изнутри, а с высокой точки или уровня способствуют формированию новых значений восприятия [8].

Для исторической части Самары террасы высокого волжского берега являются уникальными площадками визуальной связи города и реки, поэтому виды, раскрывающиеся с этих волжских террас (более 10 панорамных раскрытий), стали предметом охраны исторического поселения. Например, предметом охраны видового раскрытия с террасы Пушкинского сквера является закрепленная в северном и западном направлениях панорамная композиционно-видовая связь террасы с застройкой Самарского Иверского женского монастыря, с промышленной архитектурой Жигулевского пивоваренного завода, с природными ландшафтами Жигулевских гор, пойменного Заволжья, акватории реки Волги. Ключевыми точками панорамного обзора Самары стали площадь Славы, Пушкинский сквер, верхняя площадка металлической лестницы на Ульяновском спуске, смотровые обзорные площадки, расположенные на верхних этажах зданий (здание железнодорожного вокзала, бизнес-центра «Волга Плаза», колокольня Иверского монастыря и пр.);

- **антропологические характеристики места**. Пространство исторического города привлекательно своей связанностью с историями жизни горожан, оно «очеловечено», наполнено множеством значений, связанных с проживанием людей на этой территории. Степень «очеловеченности» пространства весьма важна для его восприятия – насколько место посещается, многолюдно, какие люди становятся его жителями и гостями зачастую определяет его характер [9]. Местные жители, их соседства, их образ жизни, уличные торговцы, музыканты, художники, молодежные компании могут рассказать нам о городском общественном и жилом пространстве не меньше, чем морфологические параметры его архитектуры [10].

Существуют городские пространства, скрытые от массового посещения, расположенные вне популярных туристических маршрутов, доступные и освоенные небольшими группами горожан. Они могут

располагаться, например, внутри домовладений усадебной застройки, на периферийных участках исторического центра, в зонах градостроительных разрывов. Эта локация может придавать месту особые значения – организация неформальной деятельности небольших сообществ творческих горожан: художников, скульпторов, музыкантов. Примеры таких городских анклавов есть во многих городах, в том числе и в Самаре, где в закрытых дворовых пространствах художники создают арт-объекты. Подобные пространства оставляют большое впечатление и создают новые ментальные значения восприятия и маяки.

Городские пространства, практически полностью скрытые от горожан, – заброшенные руинированные объекты, подземные неиспользуемые строения, лишённые современного антропологического наполнения, становятся привлекательными объектами для городских исследований, позволяющих погрузиться в историю места, отстранившись от восприятия современных реалий.

- **природные объекты в городской среде.** Любой природный объект (залив или озеро, лесопарк или сквер) оказывает благоприятное воздействие на психику человека и участвует в формировании атмосферы городского пространства.

В достаточно урбанизированном историческом центре Самары удивительным образом сохранилась природная береговая линия реки Самары, сейчас преимущественно находящаяся в деградированном состоянии. Через реку перекинута череда мостов, вдоль береговой линии идет полоса зеленых насаждений, присутствуют небольшие песчаные пляжи, также есть две бухты со стоянками яхт и катеров. Здесь формируется особая атмосфера восприятия городского пространства – неблагоустроенного природно-городского ландшафта вне времени, вне официальных регуляторов и стройных градостроительных концепций, стихийно осваиваемого, местами заброшенного и деградированного, но полного событий.

Объекты ландшафта в историческом городе могут быть созданы человеком – городской сквер, пешеходная площадь, парк, бульвар. Они обладают иной атмосферой – парадный, благоустроенный, качественно озелененный «зеленый оазис» в структуре застроенных территорий, притягивающий к себе посетителей для тихого отдыха в бурном ритме города.

- **временной фактор восприятия.** Время – важнейшая категория восприятия. Течение времени, память места, преемственность поколений, смена исторических эпох и периодов городского развития, смена времен года и даже времени суток – эти временные категории становятся неотъемлемой частью восприятия городской среды [11]. В условиях умеренного климата осенний пейзаж, снежное убранство города, летние зеленые и цветущие открытые городские пространства создают разные эмоции и атмосферы и формируют разные воспринимаю-

щие структуры. Прогулка по ночному городу, например, выстраивает свой сценарий восприятия городского пространства, да и характер перемещений зависит от времени года. Летний сезон располагает к длительному комфортному нахождению на улице, в это время большой популярностью пользуются фестивали и прогулки на открытом воздухе. В зимний период времени большую роль играет убранство городской среды к новогодним праздникам: устройство праздничного антуража, тематических детских зон, зимних развлечений, катков, горок, световых инсталляций создают особую атмосферу зимнего праздника в городе.

- **комфортность перемещения.** Для изучения структуры восприятия городского пространства более всего подходит пешая прогулка, без использования автомобиля и общественного транспорта. Сегодня популярным становится способ передвижения по городу с использованием электрических индивидуальных средств передвижения. Они способствуют более быстрому передвижению и помогают охватить большую территорию для изучения, но при этом исследователем, из-за передвижения на большой скорости могут теряться из вида и упускаться из восприятия детали, интересные объекты, уникальные атмосферы и точки притяжения. Поэтому электротранспорт может выступать эффективным видом транспорта в пешеходном городе, но не станет основным средством перемещения при восприятии города и выстраивании его феноменологического каркаса. Повсеместное использование личного автомобиля мешает развитию пешеходного города и его восприятию. Автомобиль нуждается в приспособлении городской среды под свое использование: расширение проезжих частей, устройство парковок и автостоянок, стоящие вдоль застройки на парковке автомобили мешают воспринимать городские пространства.

В результате, чем более удобным для прогулок может становиться город, тем более сложной и многослойной будет формироваться структура его восприятия.

Подводя итог, необходимо отметить, что, так как все современные способы осмысления городского пространства являются междисциплинарными (на стыке городского планирования, архитектуры, градостроительства, психологии, географии, антропологии, социологии, экономики, культурологии, статистики), не существует единого и универсального метода выявления городских структур и особенностей их восприятия. Но исследования показывают, что жители городского центра видят его более цельно, детально, в их образе все элементы пространственной структуры равнозначны, а с периферии центр видится более размытым, фрагментарным, отдельные улицы в его образе перевешивают значимость всей средовой ткани центра в целом [12]. Поэтому развернутое исследование географических особенностей, урбанистического

сценария, градостроительных параметров, социокультурных значений места, психологических и сценарных параметров восприятия городской среды - это путь к пониманию образа города.

#### Библиографический список

1. Рапппорт, А.Г. К пониманию архитектурной формы. [Текст]: дис. ... докт. искусствоведения, представленная в форме научного доклада 18.00.01 / А.Г. Рапппорт; МАРХИ. - М., 2000.
2. Линч К. Образ города. Перевод с английского: Глазычев В.Л.; ред. Иконников А.В. Стройиздат. Москва. 1982.
3. Крашенинников А.В. Когнитивная урбанистика: архетипы и прототипы городской среды. Московский архитектурный институт. Москва, 2020. сер. Архитектура и строительство.
4. Психогеография: путешествие одной исследовательской оптики. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: <https://gorod.hse.ru/sourban/news/403673455.html/> (дата обращения: 18.12.2020).
5. Психогеография / Ги Дебор. — М.: Ад Маргинем Пресс, 2017. —112 с.
6. Глазычев В. Л. Социально-эстетическая интерпретация городской среды. М., «Наука», 1984, с. 124, 132.
7. Психогеография – занятие коллективное. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: [https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu\\_zapas/82\\_nz\\_2\\_2012/article/18684/](https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu_zapas/82_nz_2_2012/article/18684/) / (дата обращения: 9.12.2020).
8. Крашенинников А.В. Сценарное проектирование городской среды // Архитектура и современные информационные технологии. 2017. № 4 (41). С. 242-256.
9. Среда обитания / Колин Эллард. – М.: Альпина Паблишер, 2016. – 180 с.
10. Почему гулять по городу без цели — это полезно. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: <https://zeh.media/znaniye/filosofiya/7468219-kak-nauchitsya-puteshestvovat-po-khorosho-znakomomu/> / (дата обращения: 21.12.2020).
11. Дуцев М.В. Архитектурная концепция времени / в сборнике: Вопросы теории архитектуры: Архитектура в диалоге с человеком. НИИ теории и истории архитектуры и градостроительства, редакционная коллегия: И.А. Добрицына, И.А. Бондаренко, А.Ю. Казарян, В.В. Карпов, Н.А. Коновалова, Ш.М. Шукуров. Москва, 2013. С. 409-422.
12. Каганов Г.З. Пространственные образы городской среды. «Труды ВНИИТЭ. Техн. эстет.», вып. 40, 1983, с. 7-22.

#### References

1. Rappaport, A.G. Understanding the architectural form. [Text]: dis. ... doct. art history, presented in the form of a scientific report 18.00.01 / A.G. Rappoport; MARCHI. - M., 2000.
2. Lynch K. The image of the city. Translated from English: V.L. Glazychev; ed. A.V. Ikonnikov. Stroyizdat. Moscow. 1982.
3. Krasheninnikov A.V. Cognitive Urban Studies: Archetypes and Prototypes of the Urban Environment. Moscow Architectural Institute. Moscow, 2020. Ser. Architecture and construction.
4. Psychogeography: the journey of one research optician. [Electronic resource]. -- Access mode: <https://gorod.hse.ru/sourban/news/403673455.html/> (date of access: 18.12.2020).
5. Psychogeography / Guy Debord. - M.: Ad Marginem Press, 2017. - 112 p.
6. Glazychev VL Socio-aesthetic interpretation of the urban environment. M., "Science", 1984, p. 124, 132.
7. Psychogeography is a collective activity. [Electronic resource]. -- Access mode: [https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu\\_zapas/82\\_nz\\_2\\_2012/article/18684/](https://www.nlobooks.ru/magazines/neprikosnovennyu_zapas/82_nz_2_2012/article/18684/) / (date of access: 9.12.2020).
8. Krasheninnikov A.V. Scenario design of the urban environment // Architecture and modern information technologies. 2017. No. 4 (41). S. 242-256.
9. Habitat / Colin Ellard. - M.: Alpina Publisher, 2016. -- 180 p.
10. Why is it useful to walk around the city without a goal? [Electronic resource]. -- Access mode: <https://zeh.media/znaniye/filosofiya/7468219-kak-nauchitsya-puteshestvovat-po-khorosho-znakomomu/> / (date of access: 21.12.2020).
11. Dutsev M.V. The architectural concept of time / in the collection: Questions of the theory of architecture: Architecture in dialogue with a person. Research Institute of Theory and History of Architecture and Urban Planning, editorial board: I.A. Dobritsyna, I.A. Bondarenko, A. Yu. Kazaryan, V.V. Karpov, N.A. Konovalova, Sh.M. Shukurov. Moscow, 2013. S. 409-422.
12. Kaganov G.Z. Spatial images of the urban environment. "Proceedings of VNIITE. Tech. est.", no. 40, 1983, p. 7-22.

Для ссылок: Жоголева А.В., Леонова В.А., Полукеева Т.С. Особенности восприятия городского пространства исторического центра крупного города // Innovative project. 2020. Т.5, №11. С. 24-29. DOI: 10.17673/IP.2020.5.11.2

For references: Zhogoleva A.V., Leonova V.A., Polukeeva T.S. Features of perception of urban space in the historical center of a large city // Innovative project. 2020. V.5, No. 11. S. 24-29. DOI: 10.17673 / IP.2020.5.11.2