

ТРАДИЦИИ И ИННОВАЦИИ

О.В. Масловская, Н.Е. Богданова

МОСТ КАК ЭЛЕМЕНТ ОБРАЗА ГОРОДА И ПРОСТРАНСТВЕННОЙ КАРТИНЫ МИРА

Аннотация. Объектом исследования является пространственный архетип моста, предметом – процессы человеческой идентификации (отождествления с местом) и пространственной ориентации, характеризующие роль мостов в построении образа города и взаимосвязи человека и места в пространственной концепции бытия. Авторы анализируют мосты как одни из наиболее выдающихся архитектурных элементов – «фигур» на менее структурированном «фоне», по терминологии гештальтпсихологии, – служащие объектами психологической идентификации. Другой аспект раскрываемой темы – роль мостов в пространственной ориентации, функционально необходимой и способной доставить чувство удовлетворённости, наполненности повседневного опыта экзистенциальными значениями.

Общепсихологическая методология работы базируется на принципах экзистенциализма М. Хайдеггера. Архитектурная методология основана на элементах концепции «духа места» (*Genius Loci*) К. Норберг-Шульца, теории пространственной организации города К. Линча, «архитектуры образов» Ю. Палласмаа, философии современной архитектуры Ч. Дженкса.

Одним из результатов исследования является развёрнутое обоснование исключительной роли мостов при освоении человеком природного и урбанизированного ландшафта, в раскрытии качества места в пространстве, его собирании и структурировании. Проведённый этимологический анализ глагола «мостить» (в смысле «делать и устраивать») также подтвердил сущность моста как «устроения», т.е. приспособления, освоения места, его идентификации с внутренним миром человека. Авторы приходят к заключению о том, что наряду с системой высотных доминант и городскими площадями, мосты всегда играют ведущие роли в пространственной ориентации, являющейся функцией отчётливости образа города, элементами которого, по терминологии К. Линча, являются пути, границы, узлы, ориентиры, районы. Особым вкладом авторов в исследование роли мостов в структуре образа города является поэлементная детализация этих ролей. Так, мост концентрирует в себе значение «пути», он соединяет не только в территориальном отношении, но и в смысловом. Не являясь «границей» как таковой в понимании К. Линча, мост обнаруживает свою сущность в качестве порогового пространства, значимой точки на границе, как между реальными территориями, так и между символическими пространствами. Одно из определяющих значений моста – его роль «узла», перекрёстка дорог, как в буквальном, так и в символическом смысле. Кроме того, мосты успешно играют роль «ориентиров» – главных и выразительных элементов образа города. Мост является также центром притяжения, «узлом» какого-либо района, редко представляя собой район в целом. В статье отмечается, что характеристики идентификации и ориентации, разделяемые в исследованиях, на самом деле существуют не изолированно, а составляют совместно структурную основу образа города и пространственной картины мира. Новизна исследования заключается в попытке совмещения философского, теоретико-архитектурного и лингвистического дискурсов в изучении пространственного архетипа мостов, а также в их систематическом и детальном описании с точки зрения выбранной методологии.

Ключевые слова: К. Линч, К. Норберг-Шульц, бытие в мире, место для жизни, дух места, ориентация, М. Хайдеггер, идентификация, образ города, мост.

Abstract. The object of this research is a spatial archetype of bridge. The subject of this research is the processes of human identification and spatial orientation, which characterize the role of bridges in creating a city image, as well as the correlation between a man and a place in the spatial concept of being. The authors analyze bridges as one of the most remarkable architectural elements that serve as subjects of psychological identification. Another aspect of the

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФНФ. «Особенности дизайнерского преобразования среды городских площадей как пространственного архетипа и места социальной коммуникации», проект № 14-04-00343.

revealed topic is the role of bridges in spatial orientation that is functionally necessary and able to deliver a feeling of satisfaction, and rather completeness of the daily experience with existential meanings. The general philosophical methodology of this work is based on M. Heidegger's principles of existentialism; the architectural methodology is based on the elements of C. Norberg-Schulz' concept of the "spirit of place" (Genius Loci), K. Lynch' theory of the urban spatial organization, J. Pallasmaa's "architecture of images", and C. Jencks' philosophy of modern architecture. One of the results of this research is an extensive substantiation on the exceptional role of bridges in man's cultivation of the nature and urbanized landscape, as well as in revelation of the quality of place, its compilation and structuring. The authors conclude that bridges always play leading roles in spatial orientation that represents a function of the clarity of city image, the elements of which, according to K. Lynch's theory, are the ways, limits, centers, landmarks, and districts. The scientific novelty consists in the attempt of combining the philosophical, theoretical-architectural, and linguistic discourses in examination of a spatial archetype of bridges, as well as in their systemic and detailed description from the perspective of the selected methodology.

Key words: *identification, M. Heidegger, orientation, dwelling space, genius loci, being in the world, Chr. Norberg-Schulz, K. Lynch, city image, bridge.*

Мосты служат различным утилитарным целям: они бывают транспортные, технические, торговые, рекреационные (прогулочные и с площадками для отдыха), выставочные, используемые как точки притяжения туристических потоков, распространены также комбинации этих и других видов человеческой деятельности. На протяжении истории функции мостов могут изменяться, а сами они как физические объекты оставаться неизменными. Вследствие этого типология мостов по их утилитарному назначению мало что даёт для понимания того, каким образом складывается индивидуальный облик той или иной территории, формируется его узнаваемый и запоминающийся образ, сохраняется неповторимый дух места, проявляется роль мостов в построении пространственной картины мира.

Норвежский исследователь архитектурной феноменологии К. Норберг-Шульц определяет архитектуру как «создание места для жизни» [1]. Пространственная концепция бытия определяется учёным как «обитание в мире», которое представляет собой взаимосвязь человека и места, обитателя и его обители. С одной стороны, эта связь осуществляется с помощью пространственной ориентации, с другой – посредством психологической идентификации (отождествления) с местом [2, p. 20].

Понятие ориентации К. Норберг-Шульц связывает с пространственным порядком, а понятие идентификации – с вещной формой: «Человеческое «бытие в мире» включает в себя наряду с вопросом как вопрос *где*. В то время как идентификация имеет в виду качества вещей, ориентация охватывает их пространственные взаимоотношения» [2, p. 15]. С одной стороны, человек совершает передвижения по мостам в пространстве и пользуется ими как ориентирами. С другой стороны, мосты – одни из наиболее выдающихся и особо важных

элементов, по терминологии гештальтпсихологии – «фигур» на менее структурированном «фоне» и, благодаря этим своим характеристикам способные служить объектами идентификации. Под термином «идентификация» здесь понимается переживание природного и искусственного окружения как обживаемого и осмысленного пространства, т.е. несущего определённые значения.

Идентифицирующее значение мостов в градостроительной культуре связано с одной из важных сторон существования человека – необходимостью сопоставления и, в определённой степени, даже отождествления человека со своим пространственным окружением, различия «своей и чужой» территории. «Мир нам непосредственно дан, но чтобы стать обжитым, он должен быть интерпретирован. Хотя человек – часть мира, он должен обозначить ему принадлежащее, чтобы чувствовать себя дома» [2, p. 20]. Когда же человек воспринимает чужеродную среду как мигрант или путешественник, мы имеем дело не с присвоением мира, но с его освоением. Так, например, после завершения строительства моста через бухту Золотой рог во Владивостоке в 2012 г. практически каждый житель города или турист должен был непременно посетить Золотой мост, полюбоваться открывающимися с него видами и запечатлеть себя в его интерьере. В социальных сетях для фотографий с таким сюжетом даже существует специальная номинация «Я и мост».

Мост, вторгаясь в пространство природного ландшафта, преобразуя его для человеческих нужд, создаёт место как таковое, собирает его как целое. В работе М. Хайдеггера «Poetry, Language, Thought» мост позиционируется как метафора и архетип места: мост «не просто соединяет берега, которые уже находятся здесь. Берега возникают в качестве берегов только тогда, когда мост пересекает поток (...) Одна сторона противопоставляется другой

с помощью моста. Берега уже больше не тянутся вдоль потока как безразличные ограничительные полосы сухой земли. Вместе с берегами мост притягивает к реке просторы ландшафта, лежащего за ними. Он приводит поток, и берег, и землю в соседство друг с другом» [3, р. 152].

Подобно тому, как Бытие является «просекой», «которая открывает тайгу сущего, делает его понятным» [4], мост выступает упорядочивающей колеей в непроходимом и необжитом хаосе природы. Он раскрывает качество места в пространстве, структурирует и образует его. К. Норберг-Шульц, развивая идеи «экзистенциального пространства», подчёркивает, что архитектурные сооружения и природная среда (первичная и вторичная), в которых они возводятся, тесно взаимосвязаны. «Здание визуализирует, символизирует, собирает и делает город единым целым» [5]. Мост в этой связи по своей сути и является собственно местом, поскольку «вещи сами суть места, а не просто принадлежат определённому месту» [6].

Так, например, постройка римскими войсками первого временного (понтонного) Лондонского моста предшествовала основанию Лондона. Археологические находки свидетельствуют о наличии поселений неолитического периода, бронзового и железного века в окрестностях современного Лондона, но до тех пор, пока не был возведён мост, Лондона не существовало [7].

Исключительно важная роль мостов в собирании места и возникновении городов закреплена в топонимике. «О связи начального поселения с мостом, переездом, бродом говорят многочисленные названия на “бридж”, “брюк”, “понт”, “фурт” и т.д.: Кембридж, Понтауз, Франкфурт, Оксфорд, Инсбрук, Брюгге, Саарбрюкен и т.п.» [8].

Мост создан для связи между берегами и людьми, их населяющими, поэтому часто служит метафорой в описаниях человеческих отношений. Укоренённость феномена моста в культуре подтверждается наличием в языке таких образно-переносных выражений как: наводить/возводить/строить мосты, сжигать мосты. Широко известна фраза американского писателя и священника Дж.Ф. Ньютона (1880-1950): «Люди одиноки, потому что вместо мостов они строят стены». Метафорический смысл мостов в некоторых примерах получает двойное кодирование: Джесвальд В. Салакьюз из Флетчерской школы права и дипломатии метафоры в переговорах называет мостами, способными «перевести вас на другую сторону или разрушиться у вас под ногами» [9].

Основываясь на определении языка как «дома бытия» М. Хайдеггера [3, р. 189], К. Норберг-Шульц

так объясняет сущность именованности вещей: «Имена принадлежат вещам, и таким образом обозначают содержание нашего каждодневного жизненного мира. Мир, фактически, – это не только данный нам мир вещей, но также и вселенная имён. Язык, следовательно, служит не только коммуникации, но и раскрывает фундаментальные экзистенциальные структуры» [2, р. 29].

В русском языке слово «мостить» значит «покрывать камнем, брусчаткой»; «сооружать, делая настил из досок или брёвен»; «укладывать (на дороге или площадь), создавая покрытие, пригодное для ходьбы или езды». Помимо этого «мостить» в более обобщённом смысле значит «делать, устраивать». Таким образом, в метафоре «делания и устройства» обнаруживается сущность понятия моста, обозначающего его глубинное содержание «устройства», т.е. приспособления, места, осознания его как «своего».

Мост часто несёт значение городского символа, иногда с постройкой моста город приобретает новый статус: «Непосредственно после завершения строительства Сиднейского моста о нём писали, его фотографировали, рисовали, отображали на почтовых карточках, воспроизводили в сувенирах. Неожиданно мир узнал о существовании Сиднея, и сам Сидней стал осознавать себя в глобальном масштабе» [10, р. 75].

Подобным образом с постройкой моста через бухту Золотой рог во Владивостоке в 2012 г. город приобрёл новый символ и сам стал более значимым на карте страны. Нельзя утверждать, что это произошло мгновенно, поскольку мост строился в течение нескольких лет. Тем не менее, Золотой мост очень быстро завоевал статус городской достопримечательности, вероятно потому, что на протяжении всего существования города его жители и власти задумывались о постройке моста через бухту, разрезающую город на две части. На момент постройки моста в 2012 г. мечте о его создании было уже около ста лет: на футуристических открытках 1912 г. Владивосток изображён уже имеющим мост: таким его будущее виделось людям, жившим более столетия назад. Мост был необходим и желанен, задолго до своего реального строительства он существовал в мечтах горожан и уже тогда формировал образ Владивостока.

Как сильный организующий элемент в структуре ландшафта, мост сообщает упорядоченность окружающему пространству, превращая первобытный хаос разрозненных пространств и стихий в систематизированный космос. В некоторых случаях, мост служит буквальной точкой отсчёта в городской системе координат. Так, «городская гео-

графия Сиднея обуславливается мостом: Северный Сидней лежит к северу от моста, Южный Сидней – к югу. Западный Сидней начинается непосредственно к западу от моста, а восточные пригороды – это район к востоку от него» [10, р. 75].

Ориентация. Для того чтобы жить и действовать, мы должны ориентироваться в пространстве. Кроме очевидных житейских преимуществ ориентация способна дать человеку чувство особого удовлетворения, наполненности повседневного опыта дополнительными значениями: «В противовес беспокойству, вызываемому утерей ориентации, добротный образ окружения даёт важное чувство эмоционального комфорта и помогает установить гармоничные отношения между личностью и внешним миром» [11, с. 5]. Чем понятнее для человека оказывается окружающая среда, тем проще ему будет не потеряться в ней: «ясность образа окружения позволяет легко и быстро перемещаться с целью отыскания нужного объекта» [11, с. 5].

К. Линч в своих исследованиях сосредотачивает основное внимание на визуальном качестве «ясности, или читаемости, городского ландшафта, понимая под этим лёгкость, с которой части города распознаются и складываются в упорядоченную картину» [11, с. 5]. Исследователь предлагает классифицировать содержимое образов города, соотнося их с предметными формами, такими как пути, границы, районы, узлы, ориентиры. Основываясь на концепции К. Линча, рассмотрим мост в качестве структурного элемента образа города. Значения моста как пути и во многих случаях как ориентира достаточно явно выражены, но может ли мост функционировать в качестве границы, узла или района?

Мост как путь. По определению К. Линча, «пути – это коммуникации, вдоль которых наблюдатель может перемещаться постоянно, периодически или только потенциально» [11, с. 51]. Мост по своей сути является коммуникацией, и это его значение как нельзя более полно воплощает смысл пути как элемента образа города.

Первоначальная суть моста заключается в соединении пространств, когда два «места», совершенно автономные, начинают «общаться» между собой. Объединение некогда разрозненных частей города между собой посредством прокладки между ними моста-пути способно радикально изменить образ города. Даже если в каком-либо случае мост не будет являться высотным ориентиром, он откроет новые пути и возможности, изменит синтаксические и семантические значения других элементов образа (напряжённость узлов, непрерывность границ, плотность районов, интенсивность

путей), трансформирует общий смысл окружающего пространства.

Мост соединяет не только в пространственном отношении, но и в смысловом. Если остров прочно соединить с сушей, то его обособленность (сепаратизм) разрушается, теперь остров – это часть суши, его район. Конечно же, коммуникация может осуществляться и с помощью паромного сообщения, но это по-прежнему два автономных образования. Как только сушу и остров соединяет нечто более стабильное, например, мост, то действительность становится иной. Возникает другое переосмысленное значение пространства, это как бы «перестановка». Мост в данном случае – это установление либо укрепление связей в пространстве.

Мост концентрирует в себе всю сущность пути. Испытания, данные человеку, сравниваются с переходом по заполненному препятствиями мосту. Такой переход – это своего рода «посвящение», а «дальний берег» – это новая ступень развития. Мост, наряду с переправой через водное препятствие, служит «орудийным воплощением самой опасности, кризиса, некоего провала в пути. ... В этом месте опасность сгущается настолько, что ставится под угрозу сама реальность пути и возможности его преодоления. В мифопоэтическом сознании в такой ситуации весь путь как бы сжимается в ничтожный по протяжённости, но важнейший по значению участок – в мост. Переправа через этот самый ответственный участок пути особенно сложна: она требует от героя-путника смелости, хитрости и изобретательности, особого покровительства. Отсюда обычай ставить в самом опасном месте пути крест, часовню, изображение божественного покровителя дорог (“гермы” в Древней Греции или изображения Гекаты), другие символы безопасности и успеха» [12, с. 263-264].

Мост как узел. К. Линч определяет узел как место или стратегическую точку города, «в которую наблюдатель может свободно попасть», фокусирующий пункт, «к которым и от которых он движется» [11, с. 52]. Для современного человека узел как элемент структуры города сохраняет особую значимость, так как, как правило, в подобном месте необходимо «принять решение о направлении дальнейшего движения», поэтому «внимание обостряется, и элементы окружения воспринимаются с особой остротой» [11, с. 72].

Мост сам по себе линейен и имеет два конца (за исключением такого особого своего типа как «tridge» с тремя пересекающимися в центральной точке пролётами [13]). Линейность моста не позволяет говорить о нём как об узле в строгом геометрическом смысле слова, поскольку узел – это,

скорее, развилка, перекрёсток путей, т.е., по выражению В.Н. Топорова, «орудийное выражение неопределённости на пути» [12, с. 263].

Тем не менее, даже в линейной интерпретации моста кроются две тонкости. Во-первых, для мифопоэтических толкований характерна та кульминационная ситуация, когда на середине моста герой принимает решение, продолжать ли путь к цели или вернуться домой, в безопасное место. Таким образом, идея «узла» и идея «пути» оказываются тесно переплетены. Феномен преодоления моста как метафора принятия окончательного решения закреплён в языке крылатым выражением «перейти Рубикон», означающим прохождение некой критической точки, когда совершенное действие уже не позволяет отказать от первоначального замысла.

Во-вторых, мост в современной топологии включает в себя не только линейный пролёт, но и прилегающие к нему подходы, остановки общественного транспорта, подъезды и многоуровневые развязки автомобильных дорог. В данной интерпретации он становится концентрацией и пунктом соединения путей, местом средоточия особых свойств – таким образом формируется узел. В этом расширенном смысле мост можно считать узлом, поскольку он является ключевой и фокусирующей точкой в транспортно-пешеходной сети района или города в целом.

Питер Бишоп символически определяет «мосты как места, где пересекаются различные пути – транспортные, коммуникационные, культурные и социальные, экологические и эстетические» [14, р. 55]. Таким образом, всякий мост в городской структуре совмещает в себе функции узла и пути, и они определяют саму внутреннюю суть моста.

Мост как район. К. Линч определяет район как часть города, среднюю по величине и представимую «как двухмерная протяжённость, в которую наблюдатель мысленно входит “изнутри”» [11, с. 51]. Мост в этой связи чаще всего становится центром притяжения, узлом какого-либо района, простирающегося за его предместьями. Однако в отдельных случаях мост как таковой может представлять собой целый квартал или даже район.

Идея возведения уникального объекта, не просто моста, а целого квартала над водой, всегда привлекала архитекторов. Своеобразный мост-район на месте старого моста Риальто в Венеции был запроектирован ещё в середине XVI в. А. Палладио. Этот грандиозный мост должен был быть сооружён над Гранд-каналом, представляющим собой центральную транспортную артерию города на воде. В проект моста входили три улицы с двумя рядами торговых рядов по сторонам – по существу

полноценный торговый район города. А. Палладио так описывал проект моста Риальто для Венеции: «Принимая во внимание величину и значительность города, и желая ещё увеличить его доходы, я прокладывал на мосту во всю его ширину три улицы, из которых средняя – самая широкая и красивая, а две другие с обеих сторон – немного меньших размеров. С одной и с другой стороны этих улиц я располагал лавки так, чтобы их получалось шесть рядов. Кроме того, на обоих концах моста, а также посередине, т.е. над большой аркой, я помещал лоджии, в которых могли бы собираться купцы для заключения сделок друг с другом и которые придали бы мосту величайшую красоту и удобство» [15].

В современном мире идея моста-района также не оставляет умы архитекторов и мостостроителей. Дизайнерские фирмы OMA из Нидерландов и OLIN Studio из Филадельфии создали уникальный проект под названием Anacostia Crossing в рамках конкурса «11th Street Bridge Park». Проект этого весьма специфического объекта отражает доминирующую тенденцию в современном дизайне мостов: как в давние времена мост должен стать не просто транзитом, а местом встреч, общения, торговли и развлечений. Новый мост над Анакостией будет включать в себя скверы и газоны, городские фермы, водопады и амфитеатры, зоны интерактивного искусства, игровые площадки для детей и даже учебный экологический центр [16]. «Это одновременно и мост, и местность, черточка, которая объединяет физические и культурные истории двух исторических и ярких общин по береговой линии Анакостии, выражая гражданское проявление демократии» [17]. Открытие моста Anacostia Crossing запланировано на 2018 г. на 11-ой улице в Вашингтоне, США.

Мост как ориентир. При положении наблюдателя не внутри, а вне пространства моста, мы можем говорить о его функции как ориентира. К. Линч определяет ориентиры как точечные элементы, в пределы которых не вступает наблюдатель, и поэтому «они остаются внешними по отношению к нему» [11, с. 52]. На систему ориентиров люди предпочитают опираться везде, будь то в лесу, в парке или в городе. Такая система выстраивает в голове человека целостный образ и своеобразный «план» местности, нанося ключевые точки, которые формируют понятную каждому схему.

Рассматривая мосты в качестве ориентиров, мы искусственно абстрагируемся от их значения путей: мост становится ориентиром не в момент прохождения по нему, а тогда, когда наблюдатель находится во внешней по отношению к мосту позиции. В этом смысле мосты, независимо от их размера и

функциональности, всегда приковывали к себе внимание и автоматически становились ориентирами, «знаковыми» элементами территории. К ориентирам можно отнести как мост целиком, так и его отдельные части, например, пилоны, обозреваемые с различных удалённых точек местности.

«Ориентиры легче опознаются, быстрее осознаются как значимые, если у них ясная форма, если они остроконтрастны фону и если пространственная локализация даёт им чем-то выделяющееся положение. Основным фактором является контрастность фигуры и фона» [11, с. 76]. Если мост виден с множества направлений, то в пространственном отношении он становится одним из ключевых ориентиров. То же самое можно сказать, если мост за счёт размещения или за счёт высоты превалирует над элементами окружения. Такие ориентиры используют все: и люди, которые давно знакомы с данной местностью, и «новички», которые не совсем уверенно ориентируются в пространстве, например, туристы.

Чем мост более уникален и специфичен, тем больше вероятность, что он станет выделяться на фоне других элементов пейзажа, запоминаться в общем контексте местности. К тому же выделяющееся положение большинства мостов (пересечение водного препятствия, возвышение над лощинами, над железнодорожными путями и др.) даёт им особое преимущество – они приподняты над горизонтом, и поэтому заметнее. Мост может стать ориентиром всего лишь потому, что его возраст резко отличается от остального окружения – или он очень старый, или даже разваливается, или очень новый, только что построенный и разрекламированный.

Так, например, во Владивостоке пилоны Золотого и Русского мостов ещё до завершения строительства приобрели роль главных городских ориентиров. Находясь на любой видовой площадке города и соотнеся своё положение в пространстве с местонахождением новых мостов, каждый горожанин или турист может легко «прочитать» городскую структуру, т.е. сориентироваться, представить город в целом, испытать для себя экзистенциальное чувство «открытия» ландшафта.

Чем больше качественных критериев такого элемента как ориентир совпадают в одном и том же объекте, и соответственно, чем выше степень его распознаваемости, тем больше его «идейная и визуальная значимость» для данной территории. Поэтому мосты, которые стоят в «нужном» месте, которые активно используются, несут в себе уникальную эстетическую нагрузку и контрастны окружению являются самыми значительными и важными ориентирами для города. Следователь-

но, мост может успешно играть роль ориентира как одного из главных и выразительных элементов образа города.

Мост как граница. К. Линч определяет границы как «линейные элементы окружения, которые наблюдатель не использует в качестве путей и не рассматривает их в этом качестве» [11, с. 51]. Если брать это определение границы за отправную точку, то мост сам по себе не является границей, поскольку его суть – в соединении, а не в разъединении пространств. Тем не менее, символический смысл моста во многих случаях наиболее отчётливо прослеживается в его значении границы-перехода.

В дополнение к этому, даже если абстрагироваться от рассмотрения символических смыслов моста, то в некоторых, хотя и нечастых случаях, можно найти примеры применения моста в качестве буквальной границы. Так, мосты могут отделять разные экосистемы (мостик, построенный над прудом, изолирует, например, семейство кувшинок от остальной части водоёма) – т.е. служить реальной границей для несовместимых сред или же просто нежелательных контактов.

Во всех остальных случаях мост является своеобразным порогом через границу, членящую различные подпространства: будь то символические места или реальные территории. Для целей анализа можно выделить два вида соединяемых мостом подпространств: примерно равнозначные по своей сути (например, районы города) или имеющие разный статус (например, центр и периферия, город и пригород).

В тех случаях, когда соединяемые пространства различаются по своему значению, мост пересекает границу, становится особым этапом пути. В.Н. Топоров указывает на особую важность кульминационного момента пути в мифопоэтическом пространстве. Этот момент приходится «на стык двух частей, указывающих на границу-переход между двумя по-разному устроенными “подпространствами” (отсюда особая выделенность всех вариантов “границы”: порог, дверь, лестница, окно, мост и т.п.)» [12, с. 263].

Наиболее отчётливо граница между своим и чужим пространствами обозначена в средневековой фортификации. Мосты, перебрасываемые через ограничивающие крепость рвы, были сначала съёмными или, начиная с XIII-XIV вв., подъёмными [18]. Они функционировали днём и в мирное время, но убирались ночью и во время осады. Данная мера обеспечивала контролируемость входа и выхода людей, транспорта и грузов из укрепленного города.

Достаточно часто посередине моста пролегает граница между различными территориями: смеж-

ными районами, соседними городами, сопредельными государствами. Одним из таких примеров служил, вплоть до конца XVII в., мост Риальто в Венеции, по которому проходила грань между кварталами, примыкающими к собору Св. Марка и одноимённым с мостом торговым районом. Русский путешественник П.А. Толстой следующим образом описывал эту особенность главного венецианского моста: «Венецкой народ разделяется надвое: которые живут на той стороне сего помянутого моста Ариалту, где и костел сборной святого Марка, те называются костеляны; а которые живут от тех за тем помянутым великим мостом, те называются николиоты, - и временем и вражду тайную между собою имеют. И бывают между подлым народом у николиотов с каштелянами великие кулашные бои. На том помянутом великом мосту в тех кулашных боях бывает много и смертного убийства» [19].

Въезды и съезды с современных мостов также знаменуют собой переходы из одного пространства в другое. К. Линч отмечает, что «переход от одного канала транспортной коммуникации к другому воспринимается как перемещение из одного структурного элемента в другой» [11, с. 72]. Горожане ощущают, что покинули пределы района или целого города, когда проезжают такую ключевую точку как мост.

Мы можем рассматривать мосты как произведения искусства, выражение триумфа человеческих возможностей, воплощение самой сущности места, однако в религиозных, мифопоэтических и других иррациональных представлениях о мире [20, с. 295-297] мосты значат гораздо больше, чем просто соединение одной территории с другой. В символике древних народов мост – это не просто физический объект, это божье творение, ведущее в небеса. Образ моста символизирует вход в эдем – переход или движение в лучший мир, поиск утерянного рая и возвращение в него.

В мифологии многих народов мост является воплощением связи между мирами, символизируя взаимосвязанность неба и земли, объединение сакрального и мирского. «Мост – это пороговое пространство, переход, граница, промежуточное место. Мифологически эта промежуточность выражалась как нечто парадоксальное: радужный мост богов Биврёст и золотой мост Гьялларбру в древнескандинавской мифологии; Шинват мост в иранской мифологии, через который умерший должен пройти – широкий для праведников и узкий как лезвие бритвы для грешников» [14, р. 56].

В других случаях, когда мост соединяет два равнозначных пространства, он нависает над границей, разделяющей эти пространства, и преодолевает разрыв между этими подпространствами.

Здесь особое значение придаётся не горизонтальному перемещению по мосту, а вертикальному падению или прыжку с него вниз. В голливудском кинофильме «Кейт и Лео» 2001 г. главные герои прыгают с нью-йоркского Бруклинского моста, используя его как портал для передвижения из прошлого в будущее и обратно.

Таким образом, несмотря на то, что мост сам по себе является концентрированным выражением пути, его особенно яркий и богатый интерпретациями смысл заключается именно в пересечении границы, придавая мосту значение порога. Разграничиваться могут как символические места, так и реальные территории, как равные по своей сути пространства, так и имеющие противоположный сакральный статус.

Характеристики идентификации и ориентации, разделяемые в исследованиях, на самом деле существуют не изолированно, вместе они составляют структурную основу пространственной картины мира. В языке глаголы «потерять себя» (отсутствие идентификации) и «потеряться» (отсутствие ориентации) также звучат как синонимически. Взаимодействие идентификации и ориентации можно проследить на примере описания К. Норберг-Шульцем Карлова моста, перекинутого через реку Влтаву и соединяющего районы Старе-Место и Малая страна в Праге. «В сутолоке городов с разнообразием пространств и стилей можно потерять себя. Нашу ориентацию поддерживают вертикали и горизонталы, отражающие, как эхо, основные направления природных ландшафтов. Центром всех этих направлений в нашем случае является мост Чарльза со своим скульптурным рядом, и здесь, несомненно, жизнь «нашла» свое место. Образ этого места одновременно впечатляющий, вдохновляющий и ясный. Он волнует нас, и мы понимаем, чем является данное место» [1].

Выводы. Взаимосвязь человека и места в пространственной концепции бытия осуществляется в двух направлениях: человеческой идентификации (отождествления с местом) и пространственной ориентации, способной доставить чувство удовлетворённости, наполненности повседневного опыта экзистенциальными значениями. Мосты, наряду с системой высотных доминант и городских площадей, всегда играют ведущие роли в структуре образа города, элементами которого по терминологии К. Линча являются пути, границы, узлы, ориентиры, районы.

Мост концентрирует в себе значение «пути», поскольку его первоначальная суть заключается в соединении пространств. Он соединяет не только в территориальном отношении, но и в смысловом.

Мост, следовательно, – это установление или укрепление связей в пространстве.

Мост пересекает границы реальных территорий, символических мест (часто имеющих неравнозначный сакральный статус), в мифологии многих народов воплощает связь между мирами, символизирует разделение неба и земли. Исходя из этого, мост является пороговым пространством, значимой точкой на границе, но не «границей» как таковой в понимании К. Линча.

Одно из определяющих значений моста – его роль «узла», перекрёстка дорог. Даже самый простой мост в виде линейного сооружения может являться местом встреч, назначения свиданий, предложений руки и сердца. Крупные современные мосты – более сложные объекты, в буквальном смысле служащие «узлами», т.е. пересечениями различных транспортных, коммуникационных, социальных и других путей.

Мосты, независимо от их размера и функциональности, всегда привлекают к себе внимание, поскольку они активно используются, несут в себе эстетическую нагрузку, контрастируют с окружением, часто приподняты над горизонтом и выделяются на фоне других элементов пейзажа. Исходя из этих качеств, мосты успешно играют роль «ориентиров» как одних из главных и выразительных элементов образа города. К ориентирам можно отнести как мост в целом, так и его отдельные части, например, пилоны, обозреваемые с различных удалённых точек местности.

Список литературы:

1. Норберг-Шульц К. Жизнь имеет место / Пер. с англ. В. Иовлева // Известия высших учебных заведений. Architecton. 1995. № 1-2. С. 24-31.
2. Norberg-Schulz Chr. The concept of dwelling. New York: Rizzoli International Publications, 1993. 140 p.
3. Heidegger M. Poetry, Language, Thought. New York: Harper and Row, 1971. 256 p.
4. Теоретические основания философии: проблемы, понятия, принципы. URL: <http://libsib.ru/filosofiya/teoreticheskie-osnovaniya-filosofii-problemi-ponyatiya-printsipi/problema-bitiya-v-filosofii> (дата обращения: 21.05.2015).
5. Norberg-Schulz Chr. Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture. New York: Rizzoli, 1980. 216 p.
6. Хайдеггер М. Искусство и пространство // Хайдеггер М. Время и бытие: Статьи и выступления. М.: Республика, 1993. С. 312-316.
7. Riley D. The London Bridge station area // Burland J.B., Standing J.R., Jardine F.M. Building Response to Tunneling: Case Studies from Construction of the Jubilee line Extension, London. Vol. 1. London: ICE Publishing, 2001. P. 103.
8. Самаркин В.В. Историческая география Западной Европы в средние века. М.: Высшая школа, 1976.
9. Метафоры в переговорах – это мосты. URL: <http://alexanderkondratovich.com/harvard-program-on-negotiation/metafory-v-peregovorax-%E2%80%93-eto-mosty.html> (дата обращения: 21.05.2015).
10. Dupre J. Bridges. New York: Black Dog & Leventhal, 1996. 128 p.
11. Линч К. Образ города / Пер. с англ. В.Л. Глазычева. М.: Стройиздат, 1982. 328 с.
12. Топоров В.Н. Пространство и текст // Текст: семантика и структура. М.: Наука, 1983. С. 263-264.
13. Three-way bridge. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Three-way_bridge (дата обращения: 21.05.2015).
14. Bishop P. Bridges. London: Reaktion, 2008.
15. Проект «Флоренция». URL: <http://firenze.2bb.ru/viewtopic.php?id=68> (дата обращения: 21.05.2015).
16. Мост больше чем мост. URL: <http://green-city.su/most-bolshe-chem-most> (дата обращения: 21.05.2015).
17. Оригинальный мост-парк в Вашингтоне. URL: <http://newparkculture.com/ru/news/originalnyy-most-park-v-washington> (дата обращения: 21.05.2015).
18. Шуази О. Всеобщая история архитектуры. М.: Эксмо, 2008. 704 с.

19. Путешествие стольника П.А. Толстого по Европе 1697-1699. М.: Наука, 1992. 387 с.
20. Баксанский О.Е. Когнитивные репрезентации картины мира: от здравого смысла к научному познанию // Психология и психотехника. 2014. № 3. С. 266-274. DOI: 10.7256/2070-8955.2014.3.11474.

References (transliterated):

1. Norberg-Shul'ts K. Zhizn' imeet mesto / Per. s angl. V. Iovleva // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedenii. Architecton. 1995. № 1-2. S. 24-31.
2. Norberg-Schulz Chr. The concept of dwelling. New York: Rizzoli International Publications, 1993. 140 p.
3. Heidegger M. Poetry, Language, Thought. New York: Harper and Row, 1971. 256 p.
4. Teoreticheskie osnovaniya filosofii: problemy, ponyatiya, printsipy. URL: <http://libsib.ru/filosofiya/teoreticheskie-osnovaniya-filosofii-problemi-ponyatiya-printsipi/problema-bitiya-v-filosofii> (data obrashcheniya: 21.05.2015).
5. Norberg-Schulz Chr. Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture. New York: Rizzoli, 1980. 216 p.
6. Khaidegger M. Iskusstvo i prostranstvo // Khaidegger M. Vremya i bytie: Stat'i i vystupleniya. M.: Respublika, 1993. S. 312-316.
7. Riley D. The London Bridge station area // Burland J.B., Standing J.R., Jardine F.M. Building Response to Tunneling: Case Studies from Construction of the Jubilee line Extension, London. Vol. 1. London: ICE Publishing, 2001. P. 103.
8. Samarkin V.V. Istoricheskaya geografiya Zapadnoi Evropy v srednie veka. M.: Vysshaya shkola, 1976.
9. Metafory v peregovorakh – eto mosty. URL: <http://alexanderkondratovich.com/harvard-program-on-negotiation/metafory-v-peregovorax-%E2%80%93-eto-mosty.html> (data obrashcheniya: 21.05.2015).
10. Dupre J. Bridges. New York: Black Dog & Leventhal, 1996. 128 p.
11. Linch K. Obraz goroda / Per. s angl. V.L. Glazycheva. M.: Stroizdat, 1982. 328 s.
12. Toporov V.N. Prostranstvo i tekst // Tekst: semantika i struktura. M.: Nauka, 1983. S. 263-264.
13. Three-way bridge. URL: http://en.wikipedia.org/wiki/Three-way_bridge (data obrashcheniya: 21.05.2015).
14. Bishop P. Bridges. London: Reaktion, 2008.
15. Proekt «Florentsiya». URL: <http://firenze.2bb.ru/viewtopic.php?id=68> (data obrashcheniya: 21.05.2015).
16. Most bol'she chem most. URL: <http://green-city.su/most-bolshe-chem-most> (data obrashcheniya: 21.05.2015).
17. Original'nyi most-park v Vashingtone. URL: <http://newparkculture.com/ru/news/originalnyy-most-park-v-vashingtone> (data obrashcheniya: 21.05.2015).
18. Shuazi O. Vseobshchaya istoriya arkhitektury. M.: Eksmo, 2008. 704 s.
19. Puteshestvie stol'nika P.A. Tolstogo po Evrope 1697-1699. M.: Nauka, 1992. 387 s.
20. Baksanskii O.E. Kognitivnye reprezentatsii kartiny mira: ot zdravogo smysla k nauchnomu poznaniyu // Psikhologiya i psikhotehnika. 2014. № 3. S. 266-274. DOI: 10.7256/2070-8955.2014.3.11474.