

Комфортизация в не-месте: функциональная и символическая динамика мостов Москвы в контексте проектов благоустройства

Александра Лаврентьева

Что такое мост? Схематично его можно представить как линию, прочерченную между двумя точками, которая четко определяет направление движения и соединяет их друг с другом, делая дистанцию измеримой и видимой. Посредством моста поток обретает способность преодолеть пассивную разобщенность пространства, реализовать воображенное его автором единство берегов, сделать его наблюдаемым [Зиммель, 2013]. Мост поворачивает берега друг к другу, позволяет им лежать друг против друга, подчеркивает их различия, собирает воедино землю окрест речного потока, делает возможным возникновение места из прежде разделенных участков [Хайдеггер, 2020]. Внимание к перемещению пассажиров и грузов провоцирует восприятие объекта как «не-места» [Оже, 2017] – пространства, сконструированного для единственной цели транзита. Такая конструкция не формирует значений, индивидуальных для каждого посещающего его человека, а значит, у пользователей моста не вырабатывается общей идентичности. В силу этого мосты с выраженной транзитной транспортной функцией часто воспринимаются сугубо утилитарно [Филиппова, Мухнурова, 2020]. Мосты оказывают существенное влияние на организацию при-

Лаврентьева Александра Александровна,
факультет городского и регионального
развития, Национальный исследователь-
ский университет «Высшая школа эконо-
мики» (НИУ ВШЭ), Москва, Российская
Федерация.
E-mail: horizontrol@mail.ru

В научном дискурсе редко можно встре-
тить изучение мостовых территорий как
арены символических и социальных дей-
ствий, несмотря на набирающее обороты
благоустройство подобных пространств,
которое нацелено на диверсификацию
пользовательского опыта. В статье
исследуется роль городских проектов
благоустройства в динамике символического и социального функциониро-
вания пространств мостов. На основе
ретроспективного анализа, изучения
программ благоустройства и полевого
исследования шести московских мостов,
пересекающих реки, автор выявляет
ключевые факторы динамики символиче-
ского и социального функционирования
мостовых пространств, сравнивая между
собой мосты с реализованными проек-
тами благоустройства и без них.
В ходе исследования были отмечены
положительные эффекты благоустройства
мостовых пространств в динамике: по-
вышение функционального разнообразия
территорий, преобразование городских
пустот в облагороженные пространства,
возникновение новых материальных
носителей символов. При этом благо-
устройство среды часто оказывается
направленным на досуговые и спортив-
ные функции территорий мостов, оно
зачастую фрагментарно затрагивает
конкретные элементы мостовых про-
странств, что формирует поляризацию
функций и символов в их внутреннем
устройстве. Таким образом, мосто-
вые пространства у воды оказываются
очагами развития среды, которые имеют
потенциал интеграции в городскую
ткань.

Ключевые слова: мостовое простран-
ство; благоустройство; символиче-
ская политика; социальные практики;
не-место; аффордансы

Цитирование: Лаврентьева, А. А.
(2025). Комфортизация в не-месте:
функциональная и символическая
динамика мостов Москвы в контексте
проектов благоустройства. *Город-
ские исследования и практики*, 10(3),
72–87. <https://doi.org/10.17323/usp103202572-87>

1. Автор выражает признательность Р. А. Дохову за плодотворные обсуждения идей, составивших основу настоящего исследования.

мостовой территории, что отражается в ее облике, ландшафтных особенностях, разнообразном функциональном использовании [Лапко, 2014]. Характеристика моста как не-места распространяется на прилегающие территории (например, под мостом или около моста), превращая их в городские пустоты, которым присущи отсутствие контроля и предзаданного формата использования [Пузанов, Шубина, 2023]. Такие зачастую бесхозные территории используются большинством людей как транзитные, иногда становятся точкой притяжения маргинальных групп, в особенности в вечернее время, поскольку они плохо освещены и в целом слабо оснащены инфраструктурно.

На сегодняшний день проектируются не только классические транспортно-транзитные мосты, но и насыщаемые прочими функциями, диверсифицирующими опыт их пользователей. Формируется понятие «рекреационного моста», модифицирующего пешеходов в рекреантов, которые, помимо передвижения по объекту, могут отдыхать и развлекаться прямо на нем — от любования пейзажами с моста до вовлечения в культурные мероприятия и крупные городские события [Покка, 2013]. Ряд мостов (в частности, крытых) приобретают торговую функцию (например, Багратионовский мост в Москве)².

Вопрос стратегий работы местной власти с мостовыми пространствами и прилегающими к ним территориями актуализировался в контексте общероссийского тренда на благоустройство [Gunko et al., 2022]. Если с начала 2000-х годов этот вопрос рассматривался в контексте парадигмы, поддерживающей предпринимательские инновации, то спустя десятилетие благоустройство российских городов стало производиться под эгидой «авторитарного урбанизма» — с помощью проектов, инициированных городской властью (то есть «сверху») [Абашев и др., 2020; Насыбуллина, Васильева, 2022]. Ряд исследователей отмечает становление российско-

го варианта «авторитарного неолиберального городского режима», характеризующегося городским развитием за счет государственных или аффилированных с государством компаний, где государство выступает в качестве проводника интересов городской элиты [Büdenbender, Zupan, 2015; Gunko et al., 2022; Borushkina, Gorodnichev, 2023].

В Москве этот период начался с приходом на пост мэра Сергея Собянина в 2010 году. В число проектов нового городского благоустройства, или комфортизации, входят и мосты. Администрация Собянина активно реализует проекты новых мостов по всей территории города. С 2011 до 2025 года в Москве было возведено 38 крупных автомобильных, железнодорожных и пешеходных мостов общей протяженностью более 5,5 км³. В 2023 году мэр провозгласил цель построить более чем 20 проектов новых мостовых сооружений в ближайшие годы [mos.ru, 2023]. Причины возведения новых мостов можно разделить на три типа: в контексте обновления транспортной инфраструктуры, выраженного в строительстве Московских центральных диаметров (МЦД) и скоростной магистрали «Москва – Санкт-Петербург», в рамках повышения транспортной доступности через реки, в целях улучшения городской среды для пешеходов и велосипедистов: в 2022 году было анонсировано строительство семи мостов через Москву-реку, ряд из которых – вело-пешеходные [Архсовет Москвы, 2022].

Помимо строительства новых мостов, активно проводится модернизация уже существующих в рамках капремонта инфраструктуры моста и благоустройства прилегающей к нему территории. С 2012 по 2023 год было отреставрировано 10 мостов через Москву-реку⁴. В 2024 году проводилось обновление 57 автодорожных путепроводов и мостов⁵.

В декабре 2024 года были выпущены методические рекомендации по благоустройству городских подмостовых про-

2. Подобный тип эксплуатации мостов был распространен в Средневековье (например, Понте-Веккьо – самый старый мост Флоренции, на котором располагались лавки мясников). В Новое время мосты по большей части превратились в исключительно транзитные объекты, что соответствует общей тенденции к формированию монофункциональных территориальных элементов.

3. Они соединяют берега: Как в Москве строят мосты – от создания 3D-модели до запуска движения. (2024, 25 июля). Mos.ru. <https://www.mos.ru/news/item/140043073/>.

4. Сергей Собянин рассказал об обновлении мостов через Москву-реку. (2023, 24 декабря). Mos.ru. <https://www.mos.ru/mayor/themes/10418050/>.

5. Собянин: В Москве в 2024 году отремонтируют больше 150 инженерных сооружений. (2024, 1 августа). ТАСС. <https://tass.ru/obschestvo/21482559>.

странств⁶, которые стали первым стратегическим документом в отношении подобных территорий. Состав этого руководства ограничен заданными авторами рамками анализа мостов: только с позиции функционального использования, инфраструктурного оснащения, уровней шума и загрязнения, статуса земельных участков. При этом рассмотрены почти исключительно территориально центральные подмостовые пространства, а социальные и символические практики не учитывались.

С позиции благоустройства примостовые территории зачастую попадают в зону реализации разных по целям проектов московской мэрии: реконструкции набережных, обширных по площади объектов, в которые входят части мостов (например, Патриаршего, пространство которого было преобразовано в контексте благоустройства Дома культуры⁷), модернизации пространств в рамках программы «Моя улица» (например, реализации скейт-площадки под Крымской эстакадой в контексте проекта благоустройства Садового кольца⁸). В подобных программах примостовая территория, как правило, рассматривается опосредованно, в контексте другого целевого объекта. Изменение конфигурации пространства, вызванное разными стратегиями работы городской власти, обуславливает вариативность социальных эффектов.

В данной работе предпринимается попытка взглянуть на мостовые пространства с позиции их символического и социального функционирования. Автора интересует роль интервенций властей в динамике символического и социального функционирования пространств мостов.

Мостовые пространства в контексте морфологии города (его физической формы) рассматриваются нами как составные. С точки зрения их внутреннего устройства автор выделяет следующие элементы (см. табл. 1).

Таблица 1. Конфигурация мостового пространства*

Расположение	Элементы
На мосту	Дорожное полотно, перила, пролеты
Под мостом	Препятствие, опоры, объекты
Вокруг моста*	Прилегающие к мосту функциональные зоны, объекты, дорожное полотно

* Рассматривается буферная зона в 30 м.
Источник: составлено автором.

Законодательство накладывает ряд ограничений на функции подмостовых пространств. Они могут использоваться для пропуска транспорта, размещения эксплуатационных служб, автостоянок, торговых и бытовых помещений. Допускается размещение предприятий по мелкому ремонту и обслуживанию автомобилей, участков хранения дорожной техники. Не допускается размещение производственных и складских помещений категорий взрывопожарной и пожарной опасности А, Б, В1⁹. Благоустройство примостовых пространств может включать декоративные, технические, планировочные, конструктивные устройства, растительные компоненты, различные виды оборудования и оформления, малые архитектурные формы, некапитальные нестационарные сооружения, наружную рекламу и прочую информацию¹⁰. Функциональное назначение подмостового пространства определяется заказчиком по согласованию с соответствующими органами власти и эксплуатирующей организацией в соответствии с действующими требованиями и правилами¹¹.

6. Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации. (2016). *Свод правил СП 259.1325800.2016. Мосты в условиях плотной городской застройки. Правила проектирования*. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. <https://docs.cntd.ru/document/456041336>.
7. В Москве завершили реконструкцию Патриаршего пешеходного моста. (2021, 1 декабря). ТАСС. <https://tass.ru/moskva/13082519>.
8. Новая жизнь улиц: каким будет Садовое кольцо после реконструкции. (2017, 14 апреля). РБК Недвижимость. <https://realty.rbc.ru/news/58f077ec9a794791c9747e15>.
9. Министерство регионального развития Российской Федерации. (2011). *Свод правил СП 35.13330.2011. Мосты и трубы. Актуализированная редакция СНиП 2.05.03-84*. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. <https://docs.cntd.ru/document/1200084849>.
10. Городская среда (2024). ДОМ.РФ. <https://xn--d1aqf.xn--p1ai/urban/>.
11. Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации. (2016). *Свод правил СП 259.1325800.2016. Мосты в условиях плотной городской застройки. Правила проектирования*. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. <https://docs.cntd.ru/document/456041336>.

Символическая политика мостов

Символическая политика – деятельность, связанная с производством различных способов интерпретации социальной реальности с помощью символов и борьбой за них [Малинова, 2013]. Она может проводиться как городскими элитами, обладающими легальной властью и сопутствующими ресурсами, так и оппозиционными социальными активистами и прочими группами [Brysk, 1995]. «Оспаривание существующего социального порядка – не менее важная часть символической политики, чем его легитимация» [Малинова, 2013, с. 288]. Отечественный географ К. Аксёнов [2024] отделяет носители от непосредственно символов и смыслов, в них заложенных. Символ может изменяться с течением времени при неизменном его носителе. Например, место – носитель символа, которое может не меняться физически, но меняться символически за счет изменения представлений о его качествах [Смирнягин, 2016]. Мост – прежде всего материальный носитель символа, но может сочетать в себе другие типы. Это могут быть различные дискурсы, иконография, поведенческие носители, что делает мост местом символической интеракции [Громов, 2017].

В данной работе мостовое пространство (включая прилегающие к нему территории) рассматривается как место осуществления символической политики путем разнообразной символической интеракции. Оно может выступать ареной проявления всех четырех типов урбанистических носителей символов [Nas, Jaffe, Samuels, 2006]: материальных (структуры, имеющие физическое выражение в пространстве), дискурсивных (носители, воплощенные в общественных дискурсах), иконографических (значимые для города личности, образы) и поведенческих (общественные события, ситуации).

Городские функции мостового пространства

Городское публичное пространство можно условно разделить на два вида: физическое и процедурное (англ. *procedural*). Физическое складывается местами, где действия человека видны другим, процедурное же располагается там, где человек может принимать участие в коллективных дискуссиях об общих интересах и проблемах. Не все социальные группы имеют равный доступ к процедурным публичным пространствам,

что побуждает их использовать иные пространства для выражения собственной позиции в разных формах, в том числе символических. Таким образом, публичное пространство имеет определенное социальное значение, формируемое аспектами восприятия и символикой [Gaffikin et al., 2014]. Хорошее «гражданское пространство» (англ. *civic space*), по мнению архитектора Э. Кюна, должно сочетать практичность, идентичность и инклюзивность. При наличии таких характеристик публичное пространство способно стать для горожан местом, одна из ключевых составных составляющих которого, согласно американскому географу Джону Агню [Agnew, 2011], – наличие у его посетителей субъективной и эмоциональной привязанности к нему. Этот набор свойств делает место основанием для политического (в том числе символического) действия [Аксёнов, 1990].

Для чего еще люди могут использовать публичные пространства? Американский социолог Уильям Уайт [Whyte et al., 1980] при помощи наблюдения и исследования записей камер сформулировал ключевые параметры популярных городских пространств. Основная функция – быть удобным местом для сидения, поскольку люди обычно не пребывают долго в стоячем положении без движения. Городское пространство не должно содержать в себе множества барьеров, поскольку они отпугивают горожан. Ему следует быть проницаемым на уровне человека, поскольку именно оживленность вызывает интерес у других людей. Наличие точек питания в общественном пространстве позволяет задержать пешеходные потоки и привлечь к себе внимание. В ряде других исследований отмечается необходимость учета интересов местных групп пользователей, его потребностей и способов их удовлетворения при проектировании общественных пространств властью и девелоперами [Reyes, 2016]. Иными словами, публичное пространство необходимо наделять определенными аффордансами (англ. *affordances*) – возможностями, которые агент может актуализировать здесь, поскольку пространство позволяет (или аффордирует) это сделать [Lanng, Jensen, 2022].

В рамках проектов благоустройства мостовые пространства могут наделяться теми или иными аффордансами или лишаться их путем образования новой инфраструктуры, диверсифицирующей функционал местности и наделяющей ее

смыслами, в зависимости от желаемого авторами и заказчиками проекта символического и социального функционирования. Реализация этих запрограммированных аффордансов может порождать конфликт в случае отличия реальных социальных практик от тех, которые были заложены в проект.

Практики присвоения пространства

Присвоение городского пространства – актуализация «права на город», впервые сформулированного французским философом Анри Лефевром в 1967 году [Lefebvre, 1967]. Он также сформировал концепцию «производства пространства», представляя пространство как продукт социальных взаимодействий и практик, который производится разными социальными группами за счет создания символов, знаков и структур, отражающих социальные отношения. Философ объединяет разные аспекты пространства (физический, ментальный, социальный) в рамках единой концептуальной модели. Она включает в себя три элемента: пространство репрезентаций, репрезентации пространства, пространственную практику.

Концепция получила развитие в работах Дэвида Харви [2008], который интерпретирует его как сопротивление утопии пространственной формы для достижения локальной справедливости с учетом особенностей местных сообществ и сложившейся пространственной организации общества, в марксистской традиции переинтерпретируя коллективные права на участие в преобразовании города и достойную жизнь и свободу самовыражения как базовые, а индивидуальное право собственности – как производное.

«Право на город» подразумевает использование городского пространства, однако присвоение обладает наиболее сильным «революционным» (то есть движущим) потенциалом в этой концепции [Антонова и др., 2020]. Питер Маркузе [Marcuse, 2009] утверждает, что право на город не должно трактоваться лишь как право на доступ к каким-либо пространственным ресурсам. Это право преобразовывать город и происходящие в нем процессы. Право на город первоочередно рассматривается исследователями в контексте политических процессов, в рамках которых возможна реализация участия акторов в присвоении пространства [Антонова и др., 2020].

Политическое включение в эту деятельность неравнозначно для разных социальных групп в силу ограниченности материальных и символических ресурсов. Французский философ Мишель де Серто [де Серто, 2013] в этом отношении сформулировал теорию стратегий и тактик, где стратегии – вид практик, которые производят «сильные» – акторы, обладающие властью и доступом к средствам производства, и тактики – практики, которые используют «слабые» – акторы, не имеющие ресурсов непосредственно сопротивляться сильным. Стратегии подразумевают захват и иерархическую организацию места, конструирование и поддержание идентичности, спланированность действий. Тактики предполагают отсутствие постоянного места, высокую мобильность, гибкие формы организации, подвижную идентичность и оппортунизм. За счет таких черт носители тактик способны успешно сопротивляться создателям стратегий [Волков, 2008]. Тактики представляют из себя «пассивное неповиновение» [Reyes, 2016], которое не подразумевает насилия, но при этом демонстрирует протест против стратегий.

Таким образом, город предстает политической площадкой за присвоение пространства разными по степени власти и наличия ресурсов акторами. Формируется понятие «оспариваемого города» и «оспариваемого пространства» (*contested city, contested space*), маркирующего дискуссионный потенциал городских сообществ [Gaffikin et al., 2014; Reyes, 2016].

Мостовое пространство в городе – арена символической политики и практик присвоения территории, которые формируются на базе функционального и символического потенциала пространства (то есть его аффордансов), заложенного оптикой городской власти и других акторов.

Методы отбора, сбора и анализа данных о мостах-кейсах

Для оценки динамики функциональных и символических аффордансов пространств мостов автором было отобрано шесть мостов для ретроспективного анализа и полевого исследования на основе наличия или отсутствия реализованных проектов благоустройства (см. табл. 2).

Была проанализирована динамика каждого из этих мостовых пространств за период 1991–2024 годов. Учитывались зоны реального функционального использова-

Таблица 2. Выбор объектов для полевой работы

Источник: составлено автором.

Препятствие, которое пересекает мост	Имеется реализованный проект благоустройства	Годы доступных визуальных материалов	Отсутствует реализованный проект благоустройства	Годы доступных визуальных материалов
Река, дорога	Крымский мост (2013)	1992, 1993, 1997, 2008, 2011, 2013, 2015, 2024, 2025	Живописный мост	2010, 2011, 2015, 2018, 2022, 2024, 2025
Река	Строгинский мост (год реализации проекта – 2022)	1993, 1999, 2006, 2011, 2017, 2020, 2021, 2024, 2025	Хорошёвский мост	1993, 2010, 2021, 2024, 2025
	Мост Бескудниковской ветки (год реализации проекта – 2024)	1991, 1998, 2000, 2010, 2020, 2025	Комиссариатский мост	1995, 1999, 2008, 2015, 2021, 2024, 2025

ния, наличие видимых на архивных снимках практик и символов, степень контролируемости (наличие заборов, камер, охранных будок, шлагбаумов), конфликтности (признаки вытеснения или противоборства практик, социальных конфликтов). Были рассмотрены проекты городского благоустройства примостовой территории. Для анализа динамики были отобраны источники, содержащие исторические фотографии мостовых пространств^{12 13 14}, также использованы панорамные съемки Яндекс и Google прошлых лет (2000–2020-е гг.)^{15 16}. В силу разной плотности покрытия постсоветского периода историческими визуальными данными в исследовании автор опиралась на год реализации проектов благоустройства каждого моста, на основе чего были проанализированы ретроспективный период (с 1991-го до года реализации проекта благоустройства) и современный (после их полного воплощения). В случае отсутствия реализованного проекта динамика символических и социальных функций моста анализировалась сравнением двух временных периодов: ретроспективного (периода с 1991 по 2024 г.) и современного (май 2025-го). На основе этих материалов были построены эскизы «ситуации» мостовых пространств – совокупности предметов местности [Антонова, Рассадина, 2016], видимых на территории. Они фиксировались в виде ретроспективных схем функционального зонирования в программном обеспечении QGIS.

В ходе полевого сбора материалов были изучены социальные практики, состав акторов, использующих пространство на момент наблюдения, реальное функциональное зонирование территории мостов, наличие символов (в виде их материальных, дискурсивных, иконографических, поведенческих носителей), степень контролируемости территории (наличие заборов, камер, охранных будок, шлагбаумов) и ее конфликтности (наличие тактических практик, признаков вытеснения практик, социальных конфликтов). На основе указанных параметров выделялись реализуемые функции моста. Всего было совершено 6 полевых выездов в апреле и мае 2025 года суммарной длительностью 10 часов в хорошую погоду во второй половине дня (вне зависимости от дня недели). Социальные практики, состав действующих в пространстве акторов были зафиксированы с помощью наблюдения на всей территории мостового пространства и фотографирования. Наличие символов, степень контролируемости и конфликтности фиксировались с помощью фотографирования и попыток пересечения слабопроницаемых территорий. Всего было сделано и проанализировано более 500 фотографий. Текущее функциональное зонирование мостовых пространств фиксировалось с помощью схематических зарисовок их ситуаций, которые затем переносились в программную среду QGIS. Затем производилось сравнение ситуаций мостовых про-

12. PastVu (2025). <https://pastvu.com/>.
13. Retromap (2025). <https://retromap.ru/>.
14. Wikimapia (2025). <http://wikimapia.org/>.
15. Google Карты (2025). www.google.com/maps/.
16. Яндекс.Карты (2025). <https://yandex.ru/maps>.

Таблица 3. Критерии оценивания контролируемости и конфликтогенности

Источник: составлено автором.

Оценка	Контролируемость	Конфликтогенность
Низкая	Полное или практически полное отсутствие закрытых территорий (либо они проницаемы де-факто), камер, шлагбаумов, охраны	Отсутствие прямых социальных конфликтов, вытеснения практик (баффинг ¹ без покрытия новым рисунком сверху)
Латентная	Фрагментарное наличие закрытых территорий, камер, шлагбаумов, будок охраны	Отсутствие прямых социальных конфликтов, наличие вытеснения практик (баффинг без покрытия новым рисунком сверху, теги вблизи на территории), тактических практик (оставленный алкоголь в запрещенном для употребления месте, где имеется на это прямое указание)
Высокая	Наличие нескольких непроницаемых закрытых территорий, присутствие охранников или полиции, присутствие шлагбаумов и камер	Наличие прямых социальных конфликтов, разрушение объектов инфраструктуры, присутствие последствий телесных повреждений

1. Уничтожение любых следов граффити или стрит-арта силами коммунальных служб.

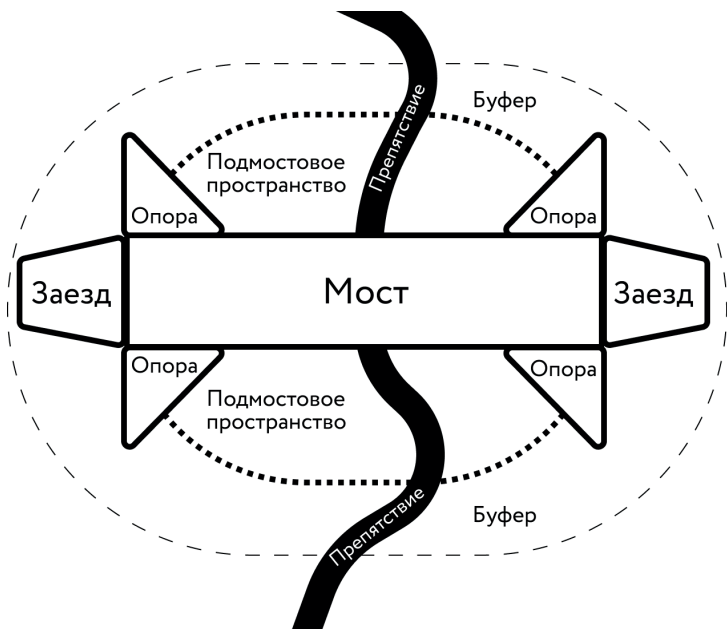


Рис. 1. Генеральная ситуация мостового пространства

Источник: составлено автором.

пространств в динамике одного моста и между разными мостами.

Для оценки контролируемости и конфликтогенности моста использовалась сформированная автором классификация (см. табл. 3).

Для анализа динамики мостового пространства и сравнения этих пространств между собой автор сопоставляла набор функций мостового пространства, степень его контролируемости и конфликтогенности, что в совокупности составляет социальные функции моста, а также наблюдаемых знаков, демонстрирующих символические функции моста, руководствуясь разработанной классификацией этих проявлений (см. табл. 4, 5).

С учетом типов конфигурации мостового пространства, описанных выше, авто-

ром была составлена условная схема «генеральной ситуации» мостового пространства (см. рис. 1). От строений мостов для выделения прилегающего пространства брались буферы радиусом 30 м. Исключение – короткий и расположенный на однородной местности мост Бескудниковской ветки, где был взят буфер радиусом 10 м.

Внутренняя пространственная динамика мостов Москвы

Сравнение динамики ситуаций функционального зонирования мостов Москвы демонстрирует основные «переходные» зоны (см. рис. 2).

Самая динамичная зона подмостовых пространств – зеленая, поскольку в нее возможно заложить урегулированные рекреационные аффордансы за счет прокладывания пешеходных дорожек, установки малых архитектурных форм, освещения, а также благодаря уходу за зеленью, что трансформирует ее чаще всего в парковую территорию (например, формирование благоустройства вокруг моста Бескудниковской ветки в рамках проекта парка «Яуза» (см. рис. 3) либо в транзитное пространство внутри парка. В ходе исследования все три трансформации этого типа произошли в рамках проектов благоустройства территории.

Зона паркинга – вторая по популярности преобразования под мостами. Сформированные на ней аффордансы сохраняют связь с транспортом (например, превращение части паркинга в автошколу под Живописным мостом) за счет новых асфальтированных размеченных полиго-

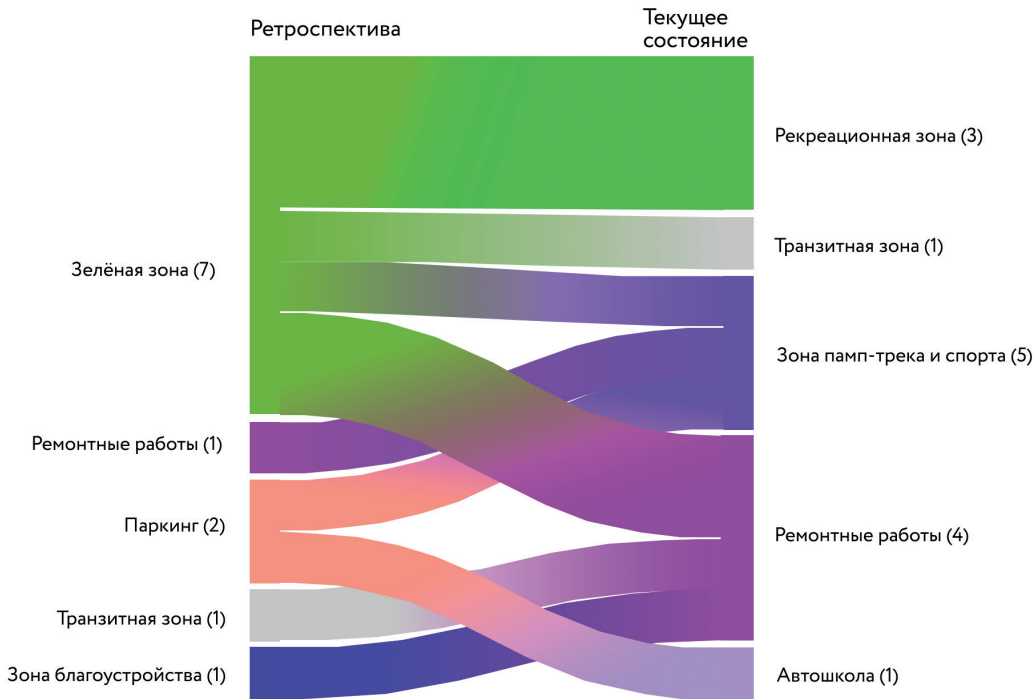
Таблица 4. Критерии оценивания динамики функций, контролируемости и конфликтности
 Источник: составлено автором.

Оценка	Функции	Контроль	Конфликт
Увеличение	Увеличение разнообразия	Возникновение дополнительных элементов	
Стагнация	Не изменяются		
Уменьшение	Снижение разнообразия	Исчезновение некоторых элементов	

Таблица 5. Критерии оценивания символической динамики
 Источник: составлено автором.

Оценка	Символы
Увеличение	Трансформируются / дополняются новыми
Стагнация	Не изменяются
Уменьшение	Вытесняются (в том числе на соседствующие территории в рамках пространства моста) / исчезают (без возникновения новых)

Рис. 2. Диаграмма динамики функциональных зон мостовых пространств.
 В скобках указано количество зон
 Источник: составлено автором.



нов, ассоциируются со спортом (например, превращение части паркинга в памп-трек под Строгинским мостом) благодаря новым спортивным площадкам и приспособлениям для урегулированного катания на скейтбордах, самокатах и прочих средствах.

Основная новая функция подмостовых пространств формируется зоной памп-трека и спорта, которая чаще всего была преобразована из фрагментарных зеленых территорий. Ремонтные работы – временная новая функциональная зона, которая отмечалась при фиксации ситуаций мостовых пространств. Вместе с тем эта зона часто пролегает под мостами вплоть

до границ полигона исследования. Она может существовать весьма продолжительное время, сокращая набор аффордансов. Так, текущее обновление благоустройства на Крымском мосту происходит прямо на месте ранее осуществленного проекта (см. рис. 5), задавая временной ритм исключения части мостового пространства из общего доступа.

Благоустройство мостов часто носит фрагментарный характер: проекты проводятся на подмостовой и прилегающей к ней территории, где есть потенциально пригодное пространство. При этом игнорируются элементы над мостом, в силу чего усиливается символическая и соци-

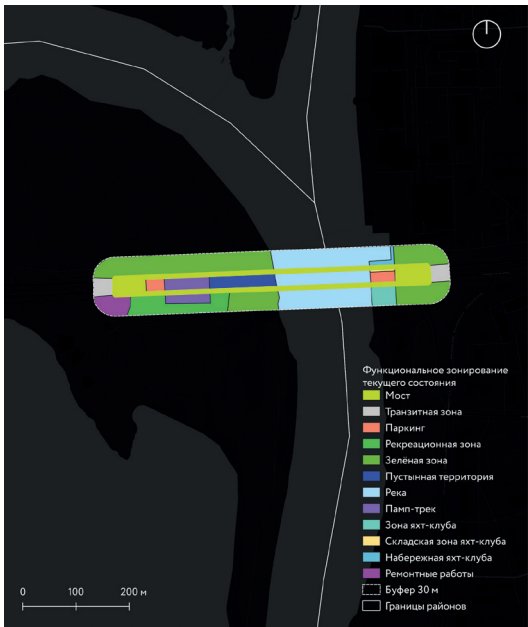
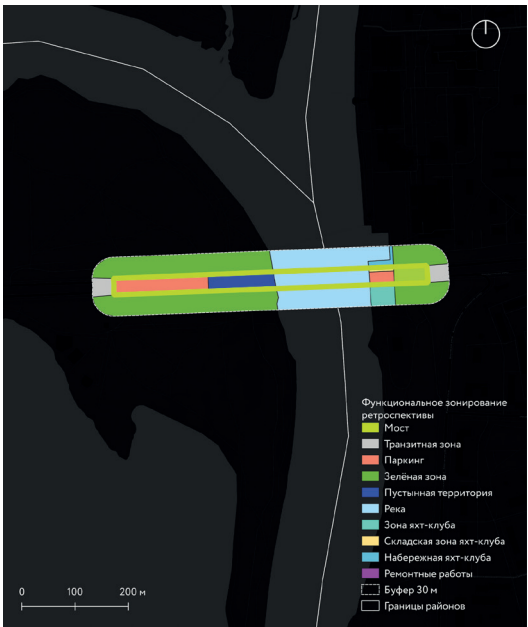
Рис. 3. Территория вокруг моста Бескудниковской ветки в 1998 (слева) и в 2025 г. (справа)

Источник: фото портала PastVu и автора.



Рис. 4. Функциональное зонирование Строгинского моста в ретроспективе (слева) и текущем состоянии (справа)

Источник: составлено автором.



альная поляризация территории в рамках одного моста. Проекты благоустройства также могут затрагивать подмостовые пространства не полностью: например, под Строгинским мостом была преобразована лишь часть территории, из-за чего благоустроенный фрагмент подмостового пространства с новыми функциями и символами, связанными с сообществом спортсменов, соседствует с транзитным не-местом (см. рис. 7).

Проекты благоустройства и политико-культурные и символические функции мостов

На основе анализа трансформации символической и социальной функций мостов сформирована сравнительная матрица динамики их статуса (см. табл. 6).

Наличие реализованного проекта благоустройства повышает динамику разнообразия функций. Конфликтогенность мостов снижается, а символические функции в целом становятся более выраженными в связи с появлением новой инфраструктуры благоустройства: на территориях появляются информационные таблички, навигационные знаки, предупредительные баннеры, предписывающие правила поведения, а также творческие элементы в форме объектов стрит-арта. При этом новые объекты благоустройства обживаются нелегальной символикой: тегам, стикерами, нецензурными выражениями и изображениями. В случае Крымского моста подобные символы оказываются вытесненными с реконструируемого подмостового пространства благоустройства на другие элементы моста.



Рис. 5. Пешеходное и велосипедное пространство под Крымским мостом в 2013 г. после благоустройства территории

Источник:

Wowhaus (2025).
<https://wowhaus.ru/project/krymskaya-naberezhnaya>.

Отсутствие реализованного проекта благоустройства демонстрирует преимущественно социальную и символическую стагнацию. В кейсе Живописного моста это компенсируется за счет коммерческого благоустройства в виде появления автошколы, а символическая функция усиливается в кейсе Хорошёвского моста, расположенного на слабо контролируемой периферии города, за счет увеличения количества граффити и тегов под мостом, на его опорах и прилегающем буферном пространстве, а также появления новых объектов, демонстрирующих неконтролируемость пространства (например, пустых пивных банок, оставленного мангала).

Функциональная и символическая динамика мостов также проанализирована нами по типу препятствия, которое пересекает мост (см. табл. 7).

Рост разнообразия символических функций присущ группе речных мостов, в то время как стагнация символов отмечается у мостов, пересекающих одновременно реки и автомобильные дороги. Социальные функции мостов усиливаются за счет городских и коммерческих проектов. Факторы конфликтности и контролируемости слабо зависят от реализации проектов благоустройства.

Социальная и символическая ситуация мостов значительно меняется при реализации проектов благоустройства. В этих случаях повышается функциональное разнообразие в силу возникновения новой инфраструктуры. Количество материальных носителей символов [Nas, Jaffe, Samuels, 2006] также возрастает за счет информационных стендов, предупредительных знаков и прочих элементов, которые закладываются проектами и в даль-

нейшем символически осваиваются пользователями как урегулированным образом (например, путем формирования спортивного символического поля в новой зоне памп-трека под Строгинским мостом), так и в формате тактик [де Серто, 2013] (таких, как появление запрещенной символики под мостом Бескудниковской ветки). В иных случаях пространство стагнирует, за исключением тех мостов, где было реализовано коммерческое благоустройство. Степень контроля ниже на периферии, где неформальные символы дольше остаются нетронутыми.

Во внутренней пространственной динамике мостов выделяется трансформация дикой и заброшенной зеленой территории в благоустроенную рекреационную, спортивную или транзитную прогулочную зону. Наиболее распространенная новая функциональная зона – памп-трека и спорта – чаще всего возникает на месте парковочной территории, пустыря или зеленой зоны. На рассмотренных благоустроенных мостах расширяется набор аффордансов за счет создания новых архитектурных элементов, регулирующих поведение пользователей. При этом возможны ситуации, в которых проведенный проект благоустройства находится в повторной стадии «пересборки», что временно превращает территорию в не-место. Проекты благоустройства часто затрагивают не мостовое пространство целиком, а лишь его часть, из-за чего возникает поляризация в рамках одного моста: функционально и символически насыщенные фрагменты территории соседствуют с транзитными не-местами.

На всех изученных мостовых пространствах присутствуют символические тактики [де Серто, 2013] или пассивное неповиновение [Reyes, 2016], выраженное в основном в материальных носителях символов [Nas, Jaffe, Samuels, 2006] – тегах, граффити. Благоустройство само по себе не приводит к долговременному снижению символической функции мостовых пространств. Тактики нанесения символов проявляются поверх новых объектов, установленных в результате осуществления проекта.

Мост, казалось бы, типичное городское не-место [Оже, 2017], сугубо утилитарное транзитное пространство, анонимное и стандартизированное, где нет места чувству принадлежности. Законодательство РФ допускает только возможность утилитарного (преимущественно автомобильно-складского) использования примостовых

Рис. 6. Обновление Крымской набережной в 2025 г.
 Источник: фотографии автора.



Рис. 7. Новый памп-трек (слева) и соседняя пустая территория (справа) под Строгинским мостом
 Источник: фото автора.



территорий¹⁷. Тем не менее пространства мостов в Москве демонстрируют вариативность политико-культурных и символических функций.

Символическая функция, однако, оказалась присуща всем мостовым пространствам без исключения за счет осуществления символической политики в форме практик пассивного неповиновения [Reyes, 2016]: тегов граффити-сообществ, указания на футбольные клубы (смена граффити ЦСКА на «Спартак» под Хорошёвским мостом) на опорах моста, стикеровки всего пространства, закрепления замков-сердец, ленточек, указаний никнеймов в социальных сетях и т.п.

Благоустройство городской среды, которое, в отличие от западной модели, предполагающей «бесклассовое» улучшение ее элементов [Zukin, 1998], в контексте мостовых пространств делает упор на рекреацию и спорт, что закладывает соответствующие аффордансы на терри-

торию благоустройства, нацеленные на урегулирование молодежной активности и трансляцию городской политики, направленной на поддержание и укрепление здоровья населения. Часто на мостах улучшается инфраструктура без каких-либо проектов: городскими службами добавляются навигационные стенды, информационные доски, что увеличивает символическую нагрузку в том числе периферийных территорий. Городская власть в рамках своей стратегии работы устанавливает запретительные или разметочные знаки, осуществляет баффинг, что впоследствии вызывает сопротивление со стороны авторов граффити и других пользователей.

Отсутствие внимания к мосту со стороны власти позволяет заниматься капитализацией территории мелкими бизнесменами, выраженной в новых коммерческих функциях. При этом и благоустройство с участием городской власти, и коммерческое

17. *Городская среда* (2024). ДОМ.РФ. <https://дом.рф/urban/>.

Таблица 6. Сравнительная матрица мостов, сгруппированная по критерию статуса
Источник: составлено автором.

Мост	Препятствие	Статус	Функции	Символы	Контроль	Конфликт
Строгинский мост	Река	Проект благоустройства	Эффекты от проекта	Появление новых символов	Стагнация	Стагнация
Мост Бескудниковской ветки			Стагнация			Снижение политико-культурной значимости
Крымский мост	Река, дорога		Реблагоустройство	Вытеснение, противоборство		
Живописный мост	Река	Ничего	Капиталистические аффордансы	Стагнация		Стагнация
Комиссариатский мост			Стагнация			
Хорошёвский мост				Стагнация		

Таблица 7. Сравнительная матрица мостов, сгруппированная по препятствиям
Источник: составлено автором.

Мост	Препятствие	Статус	Функции	Символы	Контроль	Конфликт
Строгинский мост	Река	Проект благоустройства	Эффекты от проекта	Появление новых символов	Стагнация	Стагнация
Мост Бескудниковской ветки						Снижение политико-культурной значимости
Комиссариатский мост		Ничего	Стагнация	Стагнация		Стагнация
Хорошёвский мост			Появление новых символов			
Крымский мост	Река, дорога	Проект благоустройства	Реблагоустройство	Вытеснение, противоборство		Снижение политико-культурной значимости
Живописный мост		Ничего	Капиталистические аффордансы	Стагнация		Стагнация



Динамика «ретроспектива/текущее состояние»

благоустройство носят фрагментарный характер в контексте конфигурации мостового пространства: производится преобразование конкретного участка территории, из-за чего происходит поляризация состояний элементов моста. Иными словами, в рамках одного и того же мостового пространства формируются фрагментарные не-места, соседствующие с тактически «обжитыми» элементами территории

в силу появления у последних новых функций и смыслов.
Выдвинем предположение, что рассмотренные мостовые пространства у воды – сконструированные новые очаги развития. Им присущ рост разнообразия функций, более сильная динамика проявлений символизма, что иллюстрирует активную пространственную практику на фоне разных репрезентаций про-

странств со стороны власти, девелоперов, бизнесменов.

Данная работа позволяет обратить внимание на городские пустоты [Пузанов, Шубина, 2023] мостовых пространств, которые имеют потенциал интеграции в благоустроенную среду. Мешает этому фрагментарность проектов благоустройства, не учитывающих полную конфигурацию территорий. Вместе с тем реализация проекта – не начало и не конец жизни мостового пространства: низовые тактики обживания сконструированных объектов, их символического присвоения и сопротивления тотальности проектов благоустройства сильно дифференцированы, они существовали до вторжения проекта благоустройства и продолжают после его окончания. Причины и детали этой дифференциации могут стать предметом будущих исследований.

Источники

- Абашев, В. В., Власова, Е. Г., и Печищев, И. М. (2020). *Урбанизм и урбанисты в российских сетевых изданиях 2010-х годов*. Пермь: ПГНИУ.
- Аксёнов, К. Э., и Андреев, М. В. (2022). Городская символическая политика и пространственная диффузия геополитических инноваций в Российской Федерации. *Известия Российской академии наук. Серия географическая*, 85(6), 870–887.
- Аксёнов, К. Э., и Галустов, К. А. (2023). Городские режимы и общественно значимые проекты трансформации городской среды в Российской Федерации. *Вестник Санкт-Петербургского университета. Науки о Земле*, 68(1), 4–28.
- Аксёнов, К. Э. (1990). Понятие места в политической географии и особенности пространственной организации власти в США. *Известия ВГО*, 122(1), 99–105.
- Аксёнов, К. Э. (2024). Символический геополитический капитал и городское пространство. *Политические исследования*, 33(1), 67–88.
- Антонова, Н. Л., Абрамова, С. Б., и Полякова, В. В. (2020). Право на город: повседневные практики молодежи и партисипация в производстве городского пространства. *Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены*, (157), 443–462.
- Антонова, Ж. А., и Рассадина, Е. В. (2016). Основы картографии. СПб.: Издательство СПбГУ.
- Волков, В. В. (2008). Теория практик. СПб.: Европейский университет в Санкт-Петербурге.
- Гельман, В. Я. (2003). Политические элиты и стратегии региональной идентичности. *Журнал социологии и социальной антропологии*, 4(2), 91–105.
- Громов, Д. В. (2017). Немцов мост как место символической интеракции. *Антропологический форум*, (32), 171–200.
- де Серто, М. (2013). *Изобретение повседневности*. СПб.: Европейский университет в Санкт-Петербурге.
- Зиммель, Г. (2013). Мост и дверь. *Социология власти*, (3), 145–150.
- Лапко, А. А. (2014). *Оптимизация примостового пространства средствами архитектурно-градостроительных решений в условиях северо-восточного региона Польши*. Брест: Издательство БрГТУ.
- Малинова, О. Ю. (2013). *Конструирование смыслов: Исследование символической политики в современной России*. М.: ИНИОН РАН.
- Мещерин, М. Н. (2020). Топография и геоморфология группы стоянок «Афонтова Гора». В *Геология палеолита Северной Азии: к столетию со дня рождения С. М. Цейтлина. Путеводитель полевой экскурсии* (с. 8–24).
- Мохов, С. В. (2011). Городской памятник, как инструмент *nation-building*: символическое пространство и историческая память. *Бизнес. Общество. Власть*, (7), 17–29.
- Насыбуллина, Р. А., и Васильева, Е. А. (2022). Развитие общественных центров типовых панельных микрорайонов. В *Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Архитектура и градостроительство* (с. 103–109).
- Оже, М. (2017). *Неместа. Введение в антропологию гипермодерна*. М.: Новое литературное обозрение.
- Покка, Е. В. (2013). Особенности функционального содержания рекреационных мостов. *Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета*, 23(1), 39–47.
- Пузанов, К. А., и Шубина, Д. О. (2023). Риски и потенциал городских пустот. *Городские исследования и практики*, 8(2), 69–79.
- Смирнов, А. В. (2018). Искусство городских дворов: специфика явления и перспективы изучения. В *Актуальные проблемы теории и истории искусства* (Вып. 8, под ред. С. В. Мальцевой, Е. Ю. Станюкович-Денисовой, А. В. Захаровой, с. 600–608). СПб.: Изд-во СПбГУ.
- Смирнягин, Л. В. (2016). Эволюция места в ходе «производства пространства». *Символическая политика*, (4), 84–105.
- Филиппова, А. М., и Мухнурова, И. Г. (2020). Пешеходный мост как элемент общественного пространства. В *Молодежь и наука: актуальные проблемы фундаментальных и прикладных исследований. Материалы III Всероссийской национальной научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых* (в 3-х частях, часть 2, под ред. Э. А. Дмитриева и др., с. 174–177). Комсомольск-на-Амуре: Комсомольский-на-Амуре государственный университет.
- Хайдеггер, М. (2020). Строительство жильствование мышление. *Журнал фронтальных исследований*, 17(1), 157–173.
- Харви, Д. (2008). Право на город. *Логос*, 66(3), 80–94.
- Agnew, J. (2011). Space and place. In *Handbook of geographical knowledge* (p. 316–331). London: Sage.
- Borushkina, S., & Gorodnichev, A. (2025). From genplan to master plan: the changing urban planning paradigm in Russia. *Territory, Politics, Governance*, 13(4), 1–20.
- Brysk, A. (1995). “Hearts and minds”: bringing symbolic politics back in. *Polity*, 27(4), 559–585.

Büdenbender, M., & Zupan, D. (2017). The evolution of neoliberal urbanism in Moscow, 1992–2015. *Antipode*, 49(2), 294–313.

Gaffikin, F., McEldowney, M., & Sterrett, K. (2010). Creating shared public space in the contested city: The role of urban design. *Journal of Urban Design*, 15(4), 493–513.

Gunko, M., Zupan, D., Riabova, L., Zaika, Y., & Medvedev, A. (2022). From policy mobility to top-down policy transfer: “Comfortization” of Russian cities beyond neoliberal rationality. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40(6), 1382–1400.

Günther, J. (2016). Protest as symbolic politics. In *Protest cultures: A companion* (p. 48–64). NY: Berghahn Books.

Lanng, D.B., & Jensen, O.B. (2022). A walk in the park: Affordance as urban design tool for creating inhabitable cities. B *Affordances in everyday life* (p. 41–49). Cham: Springer.

Lefebvre, H. (1967). Le droit à la ville. *L’Homme et la société*, 6, 29–35.

Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2–3), 185–197.

Nas, P.J. M., Jaffe, R., & Samuels, A. (2006). Urban symbolic ecology and the hypercity: state of the art and challenges for the future. B *Hypercity: The symbolic side of urbanism* (c. 1–20).

Reyes, R.C. (2016). Public space as contested space: The battle over the use, meaning and function of public space. *International Journal of Social Science and Humanity*, 6(3), 201–207.

Whyte, W.H. (1980). *The social life of small urban spaces*. New York: Project for Public Spaces.

Zukin, S. (1998). Urban lifestyles: diversity and standardisation in spaces of consumption. *Urban Studies*, 35(5–6), 825–839.

CREATING COMFORT IN (NON-)PLACES: THE EVOLVING FUNCTIONS AND SYMBOLS OF MOSCOW’S BRIDGES THROUGH URBAN PROJECTS

Alexandra A. Lavrentyeva, student, Faculty of Urban and Regional Development, HSE University, Moscow, Russian Federation
E-mail: horizontrol@mail.ru

This article examines the transformation of bridge spaces through redevelopment initiatives undertaken by municipal authorities in Moscow and analyzes their impact on the dynamics of symbolic and social functioning. Bridges, while forming an integral part of everyday urban life and serving primarily as transit corridors, are often perceived only superficially. In scholarly discourse, however, bridge territories are rarely addressed as arenas of symbolic expression or social interaction, despite the growing prevalence of their redevelopment aimed at diversifying patterns of use and enriching the user experience.

Drawing on a retrospective analysis, a review of redevelopment programs, and fieldwork conducted on six Moscow river-spanning bridges, the study identifies the key factors shaping the symbolic and social dynamics of bridge spaces. Particular attention is given to the comparative assessment of bridges where redevelopment projects have been implemented and those where such initiatives are absent. The findings shed light on the internal dynamics of bridge spaces in terms of functional zoning and the evolution of symbolic and social processes, contributing to a broader understanding of the role of urban design in reconfiguring everyday transit spaces.

Keywords: bridge space; urban redevelopment; symbolic politics; social practices; non-place; affordances

Citation: Lavrentyeva A.A. (2025). Creating Comfort in (Non-)Places: The Evolving Functions and Symbols of Moscow’s Bridges through Urban Projects. *Urban Studies and Practices*, 10(3), 72–87, <https://doi.org/10.17323/usp103202572-87> (in Russian).

References

Abashev, V.V., Vlasova, E.G., & Pechishchev, I.M. (2020). *Urbanizm i urbanisty v rossiiskikh setevykh izdaniyakh 2010-kh godov* [Urbanism and urbanists in Russian online

publications of the 2010s]. Perm: Perm State National Research University.

Agnew, J. (2011). Space and place. In *Handbook of geographical knowledge* (pp. 316–331). London: Sage.

Aksenov, K.E. (1990). Poniatie mesta v politicheskoi geografii i osobennosti prostranstvennoi organizatsii vlasti v SSHA [The concept of place in political geography and features of the spatial organization of power in the USA]. *Izvestiia VGO* [News of the All-Union Geographical Society], 122(1), 99–105.

Aksenov, K.E. (2024). Simvolicheskii geopoliticheskii kapital i gorodskoe prostranstvo [Symbolic geopolitical capital and urban space]. *Polis. Politicheskie issledovaniia* [Polis. Political Studies], 33(1), 67–88.

Aksenov, K.E., & Andreev, M.V. (2022). Gorodskaya simvolicheskaya politika i prostranstvennaya difuziia geopoliticheskikh innovatsii v Rossiiskoi Federatsii [Urban symbolic politics and spatial diffusion of geopolitical innovations in the Russian Federation]. *Izvestiia Rossiiskoi akademii nauk. Seriya geograficheskaya* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences. Geographic Series], 85(6), 870–887.

Aksenov, K.E., & Galustov, K.A. (2023). Gorodskie rezhimy i obshchestvenno znachimye proekty transformatsii gorodskoi sredy v Rossiiskoi Federatsii [Urban regimes and socially significant projects of urban environment transformation in the Russian Federation]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Nauki o Zemle* [Bulletin of St. Petersburg University. Earth Sciences], 68(1), 4–28.

Antonova, N.L., Abramova, S.B., & Polyakova, V.V. (2020). Pravo na gorod: povsednevnye praktiki molodezhi i partisipatsiia v proizvodstve gorodskogo prostranstva [The right to the city: Everyday practices of youth and participation in the production of urban space]. *Monitoring obshchestvennogo mneniia: ekonomicheskie i sotsial’nye peremeny* [Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes], (157), 443–462.

Antonova, Zh. A., & Rassadina, E.V. (2016). *Osnovy kartografii* [Fundamentals of Cartography]. St. Petersburg: St. Petersburg State University Press.

- Borushkina, S., & Gorodnichev, A. (2025). From genplan to master plan: the changing urban planning paradigm in Russia. *Territory, Politics, Governance*, 13(4), 1–20.
- Brysk, A. (1995). "Hearts and minds": bringing symbolic politics back in. *Polity*, 27(4), 559–585.
- Büdenbender, M., & Zupan, D. (2017). The evolution of neoliberal urbanism in Moscow, 1992–2015. *Antipode*, 49(2), 294–313.
- De Certeau, M. (2013). *Izobretenie povsednevnosti* [The Practice of Everyday Life]. St. Petersburg: European University at St. Petersburg.
- Filippova, A.M., & Mukhnurova, I.G. (2020). Peshekhodnyi most kak element obshchestvennogo prostranstva [Pedestrian bridge as an element of public space]. In E.A. Dmitriev (Ed.), *Molodezh' i nauka: aktual'nye problemy fundamental'nykh i prikladnykh issledovaniy. Materialy III Vserossiiskoi natsional'noi nauchnoi konferentsii studentov, aspirantov i molodykh uchenykh* [Youth and science: Actual problems of fundamental and applied research. Materials of the III All-Russian National Scientific Conference of Students, Postgraduates and Young Scientists] (Part 2, pp. 174–177). Komsomolsk-on-Amur State University.
- Gaffikin, F., McEldowney, M., & Sterrett, K. (2010). Creating shared public space in the contested city: The role of urban design. *Journal of Urban Design*, 15(4), 493–513.
- Gel'man, V. Ia. (2003). Politicheskie elity i strategii regional'noi identichnosti [Political elites and strategies of regional identity]. *Zhurnal sotsiologii i sotsial'noi antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], 4(2), 91–105.
- Gromov, D.V. (2017). Nemtsov most kak mesto simvolicheskoi interaktsii [Nemtsov bridge as a place of symbolic interaction]. *Antropologicheskii forum* [Anthropological Forum], (32), 171–200.
- Gunko, M., Zupan, D., Riabova, L., Zaika, Y., & Medvedev, A. (2022). From policy mobility to top-down policy transfer: "Comfortization" of Russian cities beyond neoliberal rationality. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40(6), 1382–1400.
- Günther, J. (2016). Protest as symbolic politics. In *Protest cultures: A companion* (pp. 48–64). NY: Berghahn Books.
- Harvey, D. (2008). Pravo na gorod [The right to the city]. *Logos*, 66(3), 80–94.
- Heidegger, M. (2020). *Stroitel'stvo zhitel'stvovanie myshlenie* [Building dwelling thinking]. *Zhurnal frontirnykh issledovaniy* [Journal of Frontier Studies], 17(1), 157–173.
- Lanng, D.B., & Jensen, O.B. (2022). A walk in the park: Affordance as urban design tool for creating inhabitable cities. In *Affordances in everyday life* (pp. 41–49). Cham: Springer.
- Lapko, A.A. (2014). *Optimizatsiia primostovogo prostranstva sredstvami arkhitekturno-gradostroitel'nykh reshenii v usloviakh severo-vostochnogo regiona Pol'shi* [Optimization of the near-bridge space by means of architectural and urban planning solutions in the conditions of the north-eastern region of Poland]. Brest: BrGTU Press.
- Lefebvre, H. (1967). Le droit à la ville. *L'Homme et la société*, 6, 29–35.
- Malinova, O. Iu. (2013). *Konstruirovaniye smyslov: Issledovaniye simvolicheskoi politiki v sovremennoi Rossii* [Constructing meanings: A study of symbolic politics in modern Russia]. Moscow: INION RAN.
- Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2–3), 185–197.
- Meshcherin, M.N. (2020). Topografiya i geomorfologiya grupy stoianok «Afontova Gora» [Topography and geomorphology of the «Afontova Gora» group of sites]. In *Geologiya paleolita Severnoi Azii: k stoletiyu so dnya rozhdeniya S.M. Tseitlina. Putevoditel' polevoi ekskursii* [Geology of the Paleolithic of North Asia: To the centenary of the birth of S.M. Tseitlin. Field trip guide] (pp. 8–24).
- Mokhov, S.V. (2011). Gorodskoi pamiatnik, kak instrument natsion-building: simvolicheskoe prostranstvo i istoricheskaya pamiat' [The urban monument as a nation-building tool: Symbolic space and historical memory]. *Biznes. Obshchestvo. Vlast'* [Business. Society. Power], (7), 17–29.
- Nas, P.J.M., Jaffe, R., & Samuels, A. (2006). Urban symbolic ecology and the hypercity: state of the art and challenges for the future. In *Hypercity: The symbolic side of urbanism* (pp. 1–20).
- Nasybullina, R.A., & Vasil'eva, E.A. (2022). Razvitiye obshchestvennykh tsentrov tipovykh panel'nykh mikrorayonov [Development of public centers in typical panel microdistricts]. In *Traditsii i innovatsii v stroitel'stve i arkhitekture. Arkhitektura i gradostroitel'stvo* [Traditions and innovations in construction and architecture. Architecture and urban planning] (pp. 103–109).
- Ozhe, M. (2017). *Nemesta. Vvedeniye v antropologiyu gipermoderna* [Non-places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity]. Moscow: Novoe literaturnoe obozreniye.
- Pokka, E.V. (2013). Osobennosti funktsional'nogo soderzhaniiya rekreatsionnykh mostov [Features of the functional content of recreational bridges]. *Izvestiya Kazanskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta* [News of the Kazan State University of Architecture and Engineering], 23(1), 39–47.
- Puzanov, K.A., & Shubina, D.O. (2023). Riski i potentsial gorodskikh pustot [Risks and potential of urban voids]. *Gorodskie issledovaniya i praktiki* [Urban Studies and Practices], 8(2), 69–79.
- Reyes, R.C. (2016). Public space as contested space: The battle over the use, meaning and function of public space. *International Journal of Social Science and Humanity*, 6(3), 201–207.
- Smirniagin, L.V. (2016). Evoliutsiya mesta v khode «proizvodstva prostranstva» [The evolution of place in the course of the «production of space»]. *Simvolicheskaya politika* [Symbolic Politics], (4), 84–105.
- Smirnov, A.V. (2018). Iskusstvo gorodskikh dvorov: spetsifika iavleniya i perspektivy izucheniya [The art of urban courtyards: Specifics of the phenomenon and prospects for study]. In S.V. Mal'tseva, E. Iu. Staniukovich-Denisova, & A.V. Zakharova (Eds.), *Aktual'nye problemy teorii i istorii iskusstva* [Actual problems of theory and history of art] (Vol. 8, pp. 600–608). St. Petersburg:

St. Petersburg State
University Press.
Volkov, V.V. (2008). *Teoriia praktik*
[Theory of practices].
St. Petersburg: European
University at St. Petersburg.

Whyte, W.H. (1980). *The social
life of small urban spaces*.
New York: Project for Public
Spaces.
Zimmel', G. (2013). Most i
dver' [The bridge and the door].

Sotsiologiia vlasti [Sociology
of Power], (3), 145-150.
Zukin, S. (1998). Urban lifestyles:
diversity and standardisation in
spaces of consumption. *Urban
Studies*, 35(5-6), 825-839.