

Ադասի Զ. Թադևոսյան
պատմ. գիտ. քեկնածու

ԵՐԵՎԱՆԻ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՄՇԱԿՈՒՅԹԸ

Մաս երկրորդ: Քաղաքային առօրեականությունն ու մշակութային փոխակերպումները անկախության տարիներին*

Քաղաքն այնպիսի տարածություն է, որտեղ ծավալվող ինտենսիվ հաղորդակցման արդյունքում ոչ միայն վերարտադրվում են արդեն գոյություն ունեցող և տվյալ հասարակությանը բնորոշ արտահայտչաձևեր ստացած **մշակութային տեքստերը**¹, այլև ստեղծվում են նորերը: Քաղաքային **դիսկուրսի**² ծավալման կարևոր միջավայրերից մեկը **առօրեականությունն** է³:

Ավելին, առօրեականությունը կարելի է դիտարկել որպես դիսկուրսի անքակտելի մասերից մեկը, որտեղ այն դրսևորվում է ոչ միայն խոսքի, այլև զանազան խավերի, խմբերի և անհատների միջև իրականացվող փոխհարաբերությունների ու գործողությունների միջոցով: Հետևել քաղաքային առօրեականությանը, նշա-

* Հոդվածն ընդունվել է տպագրության 20.1. 2011:

1 «**Տեքստ**» բառն այստեղ օգտագործվում է մատնանշելու համար ոչ միայն գրավոր տեքստը, ինչպես դա հասկացվում է սովորաբար, այլև ցանկացած մշակութային երևույթի (լինի այն նյութական, հոգևոր կամ մտավոր արժեք, թե մշակութաստեղծ գործողություն) ձևի ու բովանդակության փոխադարձ կապի միջոցով արտահայտվող իմաստները, որոնք թույլ են տալիս տվյալ մշակութային երևույթը ընկալել ու մեկնաբանել իր համատեքստին համարժեք:

2 «**Դիսկուրս**» ասելով՝ նկատի ունենք այնպիսի երկխոսությունը կամ բանավեճը, որի արդյունքում ստեղծվում են նոր իմաստներ, նշանակություններ, արտահայտչաձևեր ու վերջին հաշվով՝ տեքստեր:

3 «**Առօրեականությունը**» կամ «**առօրյա կյանքը**» պատմական ու հասարակական գիտություններում լայնորեն տարածված և օգտագործվող հասկացություններ են: «Առօրեականություն» հասկացության ստեղծման գործում կարևոր է Ն. Էլիասի ներդրումը, տես՝ Элиас Н., Понятие повседневного // Элиас Н., О процессе цивилизации. Социогенетические и психогенетические исследования. СПб., 2001: Նման մոտեցումը մեթոդաբանորեն հղկվեց ու ամբողջացվեց նշանավոր «Ամնայների դպրոցի» ներկայացուցիչների կողմից: Այս առումով ամենից հիշարժանն, իհարկե, Ֆ.Բրոդելի հանրահայտ աշխատությունն է, տես՝ Бродель Ф., Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV—XVIII вв. Т.1. Структуры повседневности: возможное и невозможное, М., 1986:

Հասարակության մասին գիտություններում այս մոտեցման սկզբնավորողներից հիշատակելի է նշանավոր սոցիոլոգ Ա.Շյուսը, տես՝ Schutz A., *Collected Papers I: The Problem of Social Reality*. Edited by M.A. Natanson and H.L. van Breda. Dordrecht, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 1962-66. Schutz A., *Collected Papers II. Studies in Social Theory*. Edited by A. Brodersen. Dordrecht, The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers 1962-66 : Տվյալ բնագավառում առանցքային է նաև Պ.Բերգերի և Թ.Լուկմանի ներդրումը՝ Berger P., Luckmann T., *The Social Construction of Reality, A Treatise on Sociology of Knowledge*, 1966: Հիմնարար դերակատարում է ունեցել նաև ֆրանսիացի մշակութաբան Ա. Լեֆեվրը՝ Lefebvre H., *Everyday Life in the Modern World*, L., 1971. «Առօրեականության» համար հետազոտական առարկա են համարվում ոչ թե պաշտոնական բնույթի երևույթներն ու գործընթացները, այլ առաջին հերթին այն, ինչով ապրում են մարդիկ իրենց ամենօրյա կյանքում: Սա հասարակության ու նրա պատմության ուսումնասիրություն է «ներսից», երբ կարևորվում են մարդկանց ամենօրյա հարաբերությունները և դրանց ազդեցությամբ ձևավորվող գործընթացները, որոնք իրական ու վճռական ներգործություն են ունենում ինչպես հասարակական կյանքի, այնպես էլ պատմական զարգացումների վրա:

նակում է փորձել հասկանալ դրանում ընթացող դիսկուրսը, բացահայտել նրա առանցքային թեմաները, ձևավորվող օրակարգերը և ստեղծվող մշակութային նոր տեքստերն ու դրանց արտահայտչաձևերը: Շատ դեպքերում սա թույլ է տալիս խորությամբ հասկանալ քաղաքի զարգացման տրամաբանությունը և ազդել դրա վրա:

Սոցիալական մարդաբանության դիտանկյունից Երևան քաղաքի առօրեականության որոշ դրսևորումները ուսումնասիրելու ներկա փորձը նպատակ ունի ցույց տալ, թե անկախության շրջանում ի հայտ եկած մասնավոր ձեռներեցությունը ինչպիսի նոր տեսանկյուններ է ձևավորել և ինչպես է ներագրում քաղաքի մշակութային փոխակերպումների և վերջին հաշվով՝ մշակութային պատկերի ձևավորման ու վերաիմաստավորման վրա: Քանի որ փոքր ծավալի հոդվածում հնարավոր չէ իրականացնել այս կարևոր հիմնահարցի ամբողջական քննությունը, ուստի բավարարվենք նրա մի քանի, առավել բնութագրական դրևորումների վերլուծությամբ:

1. Ժամանակը և առօրյան Երևանում

Հայաստանի անկախացումից հետո մայրաքաղաք Երևանի քաղաքային կյանքում արձանագրված առավել էական տեղաշարժերից մեկը թերևս «ժամանակի կառավարման» փոփոխությունն էր: Ընդհանրապես, ժամանակը, բացի իր ֆիզիկական հատկությունից, ունի նաև սոցիալական հատկանիշներ և հատուկ քննարկման նյութ է ներկա հասարակական գիտություններում⁴: Ցանկացած հասարակություն ունի ժամանակի ընկալման, դրա արտադրության, տնտեսման ու կառավարման իր առանձնահատկությունները: Այդ ամենը պայմանավորված է տվյալ հասարակության աշխարհընկալման, նրա կառուցվածքի⁵, մշակութային կարծրատիպերի ու ավանդույթների բնույթով: Այն, թե ինչպես է տվյալ հասարակությունը ընկալում և օգտագործում ժամանակը, պայմանավորում է ժամանակի յուրահատուկ՝ մշակութային բնույթ ունեցող ձևերի արտադրությունն ու վերատադրությունը: Հարկ է նկատել, որ արդի հասարակական գիտության մեջ բավական տարածված է «**ժամանակի արտադրություն**» հասկացությունը, որը վերաբերում է ժամանակային այն ձևերի ստեղծմանը, որոնք կողմնորոշում են մարդուն՝ նպաստելով տարածության մեջ նրա գործողությունների կազմակերպմանը, գործունեություն ծավալմանն ու դրա արդյունքում նյութական և ոչ նյութական բարիքների արտադրությանը⁶:

Այս առումով, Երևան քաղաքում, այսպես կոչված՝ անցումային շրջանի

4 Տե՛ս **Lefebvre H.**, Writings on Cities, Blackwell. Cambridge, MA., 1996. pp. 219-228. **Allen J.**, Worlds Within Cities. In **Massey D., Allen J., and Pile S.**, (eds), City Worlds, Routledge, London, 1999, p. 45-64. **Gay Debord E.**, Society of the Spectacle. Canberra: Treason Press, 2002, pp. 36-45. **Harvey D.**, The Urban Experience. Oxford: Blackwell, 1989.

5 Հասարակական կառուցվածքի ու ժամանակի արտադրության հարաբերակցության վերաբերյալ տե՛ս **Gay Debord E.**, Society of the Spectacle. Canberra, pp. 37, 42-45.

6 «**ժամանակի արտադրություն**» եզրույթի միջոցով նշվում են ժամանակի կազմակերպման, կառավարման, տնօրինման ու կանոնակարգման այն առանձնահատուկ գործողությունները, որոնք ծառայում են տվյալ հասարակության կյանքը կանոնակարգող ժամանակային ձևերի ստեղծմանն ու վերարտադրությանը: Դրանք էական ազդեցություն են ունենում ընդհանրապես՝ հասարակական կյանքի մնացած բոլոր ոլորտների վրա: Ժամանակի արտադրության որոշ տեսանկյունների մասին տե՛ս **Ernst H.**, Critical Geography in Post-Modern Times, In: Tales of Development: People, Power and Space, Royal Van Corcum, Assen the Netherlands, 2008, pp. 21-33. **Gay Debord E.**, Society of the Spectacle, pp. 42-45.

առավել արմատական փոխակերպումներից մեկը թերևս վերաբերում է հենց ժամանակի արտադրության ու կառավարման ոլորտին: Մինչև 1990-ականների սկիզբը քաղաքի բնակչությունը ապրում էր խորհրդային պլանային տնտեսության կողմից թելադրվող ժամանակային ռիթմով⁷: Դա նշանակում էր, որ ցանկացած մարդու ժամանակը պլանավորված էր ոչ այնքան իր, որքան պետության կողմից: Պետական պլանային տնտեսության կողմից մարդուն թելադրվող ռիթմից ազատ ժամանակը նույնպես հաճախ պլանավորվում էր պետության կողմից⁸: Սակայն Խորհրդային Հայաստանում մարդիկ հիմնականում իրենք էին տնօրինում իրենց աշխատանքից ազատ ժամանակը: Սովորաբար տղամարդիկ հետաշխատանքային ազատ ժամերն անցկացնում էին բակում ու թաղում՝ դրկիցների հետ մասնակցելով ժամանցի տարբեր ձևերի, ինչպես՝ առօրյա գրույցները, նարդի և շախմատ խաղալը, ընտանիքի հետ միասին տանը հեռուստացույց դիտելը, երեխաների դաստիարակությամբ զբաղվելը կամ պարզապես՝ ընտանեկան միջավայրում հանգստանալը: Միջին երևանցին, ոչ շատ հաճախ, բայց այցելում էր մաս ժամանցային որոշ հաստատություններ՝ սրճարան, կինոթատրոն, համերգ կամ մմանատիպ մեկ այլ վայր⁹: Ռեստորաններ սովորական քաղաքացիները հազվադեպ էին այցելում: Նման հնարավորություն ունենում էին նոմենկլատուրային մտավորականները, քրեական վերնախավի ու սովերային ձեռներեցության, այսպես կոչված՝ «ցեխավիկության» ներկայացուցիչները¹⁰: Հանգստյան օրերը որոշներն անցկացնում էին հարազատներին ու ընկերներին հյուր գնալով: Նրանք, ովքեր ունեին սեփական ավտոմեքենա, տաք եղանակներին երբեմն մեկնում էին մաս քաղաքից դուրս՝ բնության գրկում ընտանիքի ու հարազատների հետ հանգիստն անցկացնելու: Ժամանակը խորհրդային Երևանում հիմնականում կանոնակարգված էր, և նրանք, ովքեր փորձում էին իրենք տնօրինել իրենց ժամանակը, արժանանում էին պետական վարչական մարմինների հատուկ վերաբերմունքին: Օրինակ՝ չաշխատող երիտասարդները հայտնվում էին միլիցիայի թաղային լիազորի «սև ցուցակում» և անպայման տեղավորվում մի որևէ տեղ աշխատանքի:

1980-ականներին նույնիսկ մի պահ, հատկապես երիտասարդները հետապնդվում էին և դուրս հրավիրվում կինոթատրոնների դահլիճներից կամ սրճարաններից: Եվ եթե այդ վայրերում մարդիկ գտնվում էին աշխատանքի, իսկ ուսանողները՝ դասերի ժամին, ապա կարող էին մասն առնել ենթարկվել¹¹: Հատկանշական է, որ ժամանակային այս ռիթմը չէր գործում շատ քիչ թվով վայրերում: Դրանք քաղաքի կենտրոնում գտնվող մի քանի սրճարաններն էին՝ «Պոպուլյոկը», «Սկվոզնիչոկը», «Կազիրյոկը», «Գերասանականը», որտեղ աշխատանքից ազատ ժամերին հանգստանալու և ժամանցի նպատակով այցելում էին ոչ թե Երևանի աշխատավորական կամ ծառայողական խավերը, այլ մտավորականության և ուսանողության ներկայացուցիչները: Այս միջավայրերը կարելի է ասել՝ Խորհրդային Հայաստանում 1970-80-ականներին ձևավորված միջին խա-

7 Տե՛ս Збярский Н.И., Рабочий день, его структура и использование, Киев, 1970.

8 Խորհրդային Միությունում քաղաքացու ժամանակի տնօրինումը և կառավարումը համարվում էր պետական ու կուսակցական խնդիր և նույնպես վերահսկվում էր պետության կողմից: Այդ մասին տե՛ս Прудинский Г. А., Проблемы рабочего и нерабочего времени, «Избр. произв.», М., 1972. Клопов Э.В., Человек после работы. Социальные проблемы быта и внерабочего времени, М., 1972.

9 Տե՛ս Население Еревана: Этносоциологические исследования, Ереван, 1986, сс. 225-247.

10 Տե՛ս Թաղևոսյան Ա., Դաշտային ազգագրական նյութեր (այսուհետև՝ ԴԱՆ), Եր., 2008, տեսր 1, էջ 7, 19, 24:

11 Տե՛ս Թաղևոսյան Ա., ԴԱՆ, Եր., 2008, տեսր 1, էջ 8:

վր ներկայացնող մտավորականության տարածքներն էին: Նրանցում ժամանակը բոլորովին այլ ռիթմ ուներ: Մարդիկ այստեղ ո՛չ իրենք էին շտապում և ո՛չ էլ հաստատությունում գործող կարգն էր այնպիսին, որ պարտադրեր նրանց կոնկրետ ժամանակահատվածում միայն զբաղեցնել որևէ տեղ: Այստեղ մեկ բաժակ սուրճի շուրջ նրանք կարող էին ժամերով նստել ու զրուցել, ի տարբերություն այլ սրճարանների, երբ պատվիրված ըմպելիքը կամ պաղպաղակը վերջանալուց հետո մարդիկ ուղղակի անհարմար էին զգում այդ հաստատությունում երկար մնալ¹²: Այսինքն՝ կարելի է ասել, որ առանձին վայրերում ոչ թե պետությունը կամ ժամանցային հաստատությունն էին տնօրինում մարդու ժամանակը, այլ ինքը՝ մարդը:

Հատկանշական է, որ ժամանակի նման այլընտրանքային ընկալումը ստեղծել էր իրեն համապատասխան հաղորդակցական այնպիսի տարածք, որում ձևավորված առօրյան արմատականորեն տարբերվում էր ողջ Երևանի կանոնակարգված և ժամանակային ռիթմի տակ գործող առօրյայից: Այս սրճարաններում փոխհարաբերությունների առանձնահատկությունն այն էր, որ այստեղ մարդիկ ոչ թե պարզապես ժամանցային տրամադրությանը հատուկ հաղորդակցում էին ունենում՝ կենացներ ասում, երաժտություն լսում, պարում, զվարճանում և զբաղվում նմանատիպ այլ բաներով, այլ տեղի էր ունենում բոլորովին տարբեր բնույթի մտավոր հաղորդակցում, որը բնորոշ չէր որևէ այլ տարածքի: Այստեղ ձևավորվում էր նոր Երևանի, ավելին՝ նոր Հայաստանի մասին դիսկուրսը: Այն ստեղծում էր նաև իրեն համարժեք տեքստեր, որոնք առարկայացնող մշակութային ձևերը տարբերվում էին խորհրդահայ ընդհանուր պատկերից: Դրանք հիմնականում վերաբերում էին անհատականությանը, արվեստին և ընդհանրապես՝ խորհրդային սահմանափակումներից ստեղծագործության ու մտածողության ազատությանն ու ազգային խնդիրներին: Նշվածը արտացոլվում էր այդտեղ այցելող մարդկանց կեցվածքում, ոճական առանձնահատկությունում, վարվելակարգում և նրանց կողմից ստեղծվող արվեստի կամ գիտական ստեղծագործություններում:

Կարելի է ասել, որ իր առանձնահատկությամբ աչքի ընկնող հաղորդակցման այս կերպը ի հայտ եկավ ժամանակի այլընտրանքային ընկալման ու գործածման արդյունքում ձևավորված այնպիսի միջավայրում, որի ներսում մարդկային փոխհարաբերությունները և առաջին հերթին՝ համագործակցությունը իրենց ձևով ու բովանդակությամբ տարբեր էին այն համընդհանուրից, որտեղ անհատը մշակույթի պարզ կրողն էր համարվում, իսկ դրա վերարտադրությունն իրականացնում էին խորհրդային կուսակցական ու վարչական մեքենայի վերահսկողության տակ գտնվող և գրաքննություն անցնող կուսակցական ու մտավորական վերնախավերը: Պատահական չէ, որ խորհրդային իշխանության վերջին տարիներին Երևանի այդ սրճարաններն ընկալվում էին որպես այլախոհական միջավայրեր, որոնցում ծավալվում էր ԽՍՀՄ-ի վերակառուցման, ազգային խնդիրների, այդ թվում նաև՝ անկախ Հայաստանի դիսկուրսը:

Արդեն 1988 թվականին Երևանում սկսված հանրահավաքները արմատականորեն խախտեցին խորհրդային շրջանում մայրաքաղաքի առօրյա կյանքը պայմանավորող ու կառավարելի դարձնող ժամանակը և դրա արտադրության պետական մենաշնորհը: 1988 թ. փետրվարի 20-27-ին Երևանի քաղաքային առօրյայի վրա ազդող ժամանակը արմատական փոփոխություններ կրեց: Պե-

12 Տես նույն տեղում, էջ 14:

տական պլանային տնտեսության ու կառավարման մեքենայի կողմից թելադրվող ժամանակային ռիթմին հակադրվեց քաղաքում կազմակերպվող հանրահավաքների ռիթմը: Մարդիկ հանրահավաքի հրապարակում հայտնվելու համար սկսեցին խախտել պետականորեն հաստատված ժամային կանոնակարգը: Սկսվեց գործող ժամանակը հիմնովին կազմաքանդող գործադուլների ու դասադուլների շարքը:

Այս շրջանը մասնակի ընդմիջումներով շարունակվեց մինչև Հայաստանի անկախացումը և նույնիսկ հանրահավաքների դադարների ընթացքում էլ հնարավոր չեղավ վերականգնել նախկին ժամանակային ռիթմը: Կարելի է ասել, որ Երևանում կազմակերպված հանրահավաքների արդյունքում, արդեն 1988 թվականին, ժամանանակային հարթությունում Հայաստանում տապալվեց խորհրդային ամբողջատիրությունը, ինչը փաստորեն հանգեցրեց հասարակական կարգի փոփոխություններին և վերջապես՝ անկախության հաստատմանը:

Ինչպես նման դեպքերում իրենց առօրյա գրույցներում արձանագրում են մարդիկ՝ **ժամանակները փոխվեցին**: Հատկանշական է, որ առօրյա այս խոսքում ժամանակ ասելով՝ մարդիկ նկատի ունեն հենց այն նոր մշակութային ու հասարակական իրողությունները, նոր կարգավիճակներն ու հարաբերությունները, որոնք ձևավորվում էին ժամանակի կազմակերպման փոփոխության համատեքստում: Ուստի ակնհայտ է, որ հասարակական-մշակութային ժամանակը և տարածությունը փոխկապակցված երևույթներ են և դրանք գործում են փոխազդեցության ու համարժեքության սկզբունքով¹³:

2. Ժամանակի կազմակերպումը և մանր առևտրականությունը մայրաքաղաքում

1990-ականների սկզբներին Երևանում տեղի ունեցան ժամանակային առօրյայի արմատական փոխակերպումներ: Անկախության առաջին երկու տարիներին մայրաքաղաքում կյանքը և այն կարգավորող ժամանակը ունեին խիստ քառտիկ բնույթ: Մարդիկ մտահոգված էին գոյատևման կենցաղային հարցերով և ժամանակի հիմնական մասը ծախսում էին դրանց լուծման վրա: Գլխավոր խնդիրները սննդի և ջեռուցման առաջնային կարիքների բավարարման շրջագծում էին: Անցումային առաջին տարիների ընթացքը Երևանում շատ դանդաղ էր: Դեռևս աղոտ էին կյանքի կազմակերպման ու ապագայի մասին պատկերացումներն ու մոտեցումները, ինչի արդյունքում մարդկանց գործողությունները կրավորական էին ու անվճռական: Վառելիքաէներգետիկ ճգնաժամը ավելի էր բարդացնում ստեղծված իրավիճակը, քանի որ կաշկանդում ու խոչընդոտում էր տնտեսական գործունեություն ծավալելու մարդկանց ձգտումները:

Շատերն անկախությանը նախորդած կոոպերատիվ արտադրամասերի ձևավորման տարիներին բնորոշ փոքր կամ միջին ցեխերի մեքենայական արտադրությունից անցան ձեռքի արհեստագործական, իսկ հաճախ էլ՝ տնայնագործական արտադրության: Որոշներն էլ պարզապես իրենց արտադրամասերը, սարքավորումներով հանդերձ, տեղափոխեցին Ռուսաստան կամ այլ երկրներ: Երևանի առօրյան աստիճանաբար արդյունաբերական քաղաքից վեր էր անցնում

13 Տե՛ս **Lefebvre H.**, The Production of Space, Oxford: Blackwell, 1991. **Harvey D.**, The Urban Experience, 1989.

մանր արհեստագործների, տնայնագործների ու մանրավաճառների առօրյայի, որոնց արտադրական ռիթմերը քաղաքային շարժման աշխուժացման պահանջ չէին առաջացնում: Այդ տարիներին Երևանում տղամարդ բնակչության մեջ տարածում գտան կոշկակարությունը և մանր առևտուրը: Ազգագրական հետազոտության գրանցված նյութերը վկայում են, որ կոշկակարությամբ ու մանր առևտրով զբաղվում էին տարբեր մասնագիտությունների տեր մարդիկ՝ խանութի վաճառողից մինչև դպրոցական ուսուցիչներ, գիտաշխատողներ ու ասպիրանտներ: Տնայնագործական և արհեստագործական արտադրության օրական հզորությունը շատ ցածր էր, ինչը դեպի շուկա տեղաշարժման աշխուժություն չէր ստեղծում: Արտադրանքը շուկա տանելուն հիմնականում հատկացվում էին շաբաթ կամ կիրակի օրերը: Ոմանք էլ արտադրանքը վաճառում էին տանից կամ իրենք էին այն արտահանում Ռուսաստան¹⁴: Այդ պատճառով Երևանի սահմաններում տարածություններ հաղթահարելու՝ ժամանակի խնայողության խնդիրն այդքան սուր չէր դրված: Կարելի է ասել, որպես հասարակական պահանջմունք այն թույլ էր գիտակցված:

Անկախության առաջին տարիներին թույլ էր զարգացած նաև առևտուրը: Գերիշխում էր հիմնականում փողոցային մանր առևտուրը, որի տեսականին կարող էր տեղավորվել մեկ կամ երկու պայուսակում, որոնք մանր վաճառականներն իրենք էլ ձեռքով կամ սայլակով քարշ էին տալիս վաճառատեղին մոտ վարձակալված մի որևէ պահեստարանից: Վաճառակետերից շատերը կազմված էին մի սեղանից և դրա հետևում ապրանքների օրվա տեսականին պարունակող մեկ-երկու պայուսակից: Պատահում էր նաև, որ վաճառքն իրականացվում էր հենց գետնին դրված պայուսակներից, պարկերից կամ դույլերից¹⁵: Փոքր քանակի ոչ մեծ տեսականի առաջարկելու՝ սահմանափակ հնարավորություն ունեցող մանր առևտրականների համար առևտրի ռիթմը նույնպես չէր կարող ստեղծել ժամանակի խնայողության պահանջմունք և այն առարկայացնող (օբյեկտիվիզացնող) տարածական ու մշակութային նոր ձևեր: Դա հատկապես դրսևորվեց քաղաքային երթևեկության ոլորտում: 1991-1993 թթ. ժամանակահատվածում Երևանում գրեթե լիովին դադարեց գործել քաղաքային տրանսպորտը: Միանգամից կրճատվեց նաև երթևեկող մասնավոր ավտոմեքենաների թիվը: Մի պահ նույնիսկ դրանք այնքան քիչ էին, որ հետիոտնը քայլում էր նաև ավտոմեքենաներին հատկացված հատվածներով:

Խնդիրները մի փոքր փոխվեցին քաղաքի տնտեսական առօրյայում խոշոր, մեծածախ շուկաների ու հատկապես տոնավաճառների ի հայտ գալով: Արդեն 1993-1995 թվականներին տոնավաճառները մայրաքաղաքի կյանքում նոր ռիթմեր և տարածական նոր ձևեր առաջացրին: Դրանք մի փոքր արագացրին տնայնագործության ու մանր արհեստագործության դանդաղ ռիթմն¹⁶ ու հարաբերությունները: Առաջացավ քաղաքի ծայրամասերից մինչև տոնավաճառները արագ տեղափոխող տրանսպորտի պահանջարկ: Կրպակ աշխատացնող մանր առևտրականի համար կարևոր էր քաղաքի մի հատվածից մեկ այլ հատված տեղաշարժվելը, որովհետև տարածական տեղափոխության արդյունքում դա հնա-

14 Տե՛ս Թադևոսյան Ա., ԴԱՆ, եր., 2008, տետր 1, էջ 11-28, 47-62:

15 Տե՛ս Թադևոսյան Ա., նույն տեղում, էջ 18, 27, 42:

16 Քաղաքի ուսումնասիրությանը նվիրված գիտակարգերում հաճախ կարևորվող խնդիրներից է քաղաքային ռիթմի հետազոտումը: Տե՛ս **Lefebvre H.**, Writings on Cities, pp. 143, 223-224. **Allen J.**, Worlds Within Cities, 1999, p. 56.

րավոր էր դարձնելու առևտրի իրականացումը: Իսկույն հետևեց մասնավոր տրանսպորտի աշխուժացումը: Տոնավաճառներում ապրանքների առատությունը և ցածր գները շատ արագ դուրս մղեցին տնայնագործական արտադրությունը և 1991-1994 թթ. տարածում գտած տնայնագործությունը աստիճանաբար մարելով՝ իր տեղը զիջեց մանր ու տոնավաճառային առևտրին: Երևանի բնակչության մի զգալի մասի համար ներկրված ապրանքների մանր առևտուրը դարձավ հիմնական զբաղումը: Սակայն, մնան առևտուրը այս շրջանում տարբերվում էր նախորդ տարիներից, որովհետև վաճառողներն այլևս ապրանք ներկրողներ չէին: Ապրանքների հիմնական մասը գնվում էր խոշոր ներկրողներից, որոնք վաճառքն իրականացնում էին մանր առևտրականների միջոցով: Սա ազդեց քաղաքի առօրյա ժամանակի փոփոխության վրա: Եթե ներկրող մանր առևտրականը իր ապրանքի խմբաքանակը վաճառելուց հետո մեկնելու էր որևէ այլ երկիր՝ Թուրքիա, Ռուսաստան, Հնդկաստան, Չինաստան, Սիրիա, Իրան և այլն, ապա խոշոր ներկրողի ապրանքը վերավաճառողները կարիք ունեին տեղաշարժվելու հենց Երևան քաղաքում: Ուստի առօրյա կյանքում քաղաքային տարածությունը հաղթահարելու հարցում առաջացավ ժամանակի խնայողության պահանջումները, ինչը ձևավորեց իրեն համարժեք տեղաշարժման մշակութային նոր ձև՝ մասնավոր փոխադրամիջոցը: Արդեն 1994-1996 թթ. Երևանի տրասպորտային կյանքն աշխուժացավ, ինչը նշանակում էր, որ մարդկանց համար բարձրացել է ժամանակի խնայողության կարևորությունը: Բնակչության մի որոշ հատվածի համար առաջնային դարձավ «ժամանակը փող է» արտահայտությունը: Հատկանշական է, որ այդ տարիներին տրանսպորտը ակտիվ էր գլխավորապես ցերեկային ժամերին, իսկ երեկոները շատ երթուղիներ կամ դադարեցնում էին իրենց աշխատանքը, կամ նվազեցնում ինտենսիվությունը: Քաղաքի ժամանակը տնայնագործների ու ներկրող մանր առևտրականների ռիթմից սկսեց փոխակերպվել վերավաճառող մանր առևտրականների ռիթմի: Դրանում իր դերն ունեցավ հրապարակ եկած նոր՝ խոշոր ներկրող առևտրականների խավը: Առևտրի ոլորտում տեղի ունեցած աշխատանքի ու դերերի բաժանումը հանգեցրեց ժամանակի արտադրության նոր ձևերի ու քաղաքային նոր ռիթմերի առաջացմանը: Մի որոշ ժամանակ խոշոր առևտրականների շահերը համընկան միջին ու մանր առևտրականների հետ, ուստի վերջիններիս հնարավորություն տրվեց փոխելու և առևտրի շահերին համապատասխանեցնելու քաղաքի մշակութային տարածքը:

3. Երևանի մասնավոր տրանսպորտը. երթևեկությունը՝ որպես առօրյա և մշակույթ

Մասնավոր փոխադրամիջոցները Երևանի համար մեծ նորույթ էին: Մինչ այդ միայն պետական տրանսպորտային միջոցներին սովոր և այնուհետև՝ մոտ երկու տարի կանոնավոր փոխադրամիջոցներից գրեթե զուրկ քաղաքի փողոցներում ի հայտ եկած երթուղայիններն ու ավտոբուսները դիտվում էին այնպիսի մի տարածք, որտեղ տերն ու տնօրենը նրա սեփականատերն էր: Սկզբնապես, շատ կարճ մի ժամանակահատվածում, նա ինքնուրույն էր որոշում, թե ինչ գրաֆիկով ու ինչ երթուղով շարժվել, որքան ուղևոր վերցնել, մինչև ի հայտ եկան «գիծ» և «զծի տեր» հասկացությունները: Ըստ մեր գրանցած հարցազրույցների նյութերի՝

սկզբնական շրջանում «գծերի» նկատմամբ վերահսկողություն փորձեց հաստատել քաղաքային կրիմինալը: Սակայն վերջիններիս դուրս մղեց իշխող քաղաքական ուժի հովանավորությունը վայելող «Երկրապահը»¹⁷, իսկ ավելի ուշ արդեն «գծերն» անցան իշխող քաղաքական ուժի և «օլիգարխիայի»¹⁸ առանձին ազդեցիկ ներկայացուցիչներին¹⁹: Երևանում առավել տարածված երթուղային տրանսպորտը, չնայած որոշ ավտոբուսների առկայությանը, դարձավ միկրոավտոբուսը:

Երևանի երթուղայիններում, կախված միկրոավտոբուսների մակնիշից, նստած կարող է տեղավորվել տասներկուսից մինչև տասնհինգ մարդ: Սակայն դրանց մեծ մասում, հատկապես աշխատանքային օրվա լարված ժամերին, չնայած օրենքով արգելված լինելուն, միշտ էլ նստատեղերից ավելի մարդ է երթևեկում՝ կանգնած ու կիսակքած վիճակներում: Երևանի երթուղայիններ մարդիկ նստում են այնքան, որքան ֆիզիկապես տեղավորվում են բառիս բուն իմաստով: «Նեղ արեք, տեղ արեք, ժողովուրդ ջան», հաճախ խրախուսում է վարորդը: Երթուղայինի վարորդների հետ ունեցած հարցազրույցներից մի քանիսում վարորդներն այդ իրավիճակը նկարագրելիս անգամ շեշտում էին, որ մարդկանց տեղավորելու ձևերից մեկը մեքենան տեղից շարժվելուց անմիջապես հետո արգելակելու միջոցով ցնցելն է, որ վերջնականապես «տեղավորում է» մինչ այդ անհարմար դիրքավորվածներին: Շատ վարորդներ, նկարագրելով այս վիճակը, հարցազրույցներում օգտագործում էին «բարձել» կամ «բեռնել» արտահայտությունը: Լեփ-լեցուն երթուղայինները հերթական ուղևորի համար կանգնեցնելը վարորդները հաճախ ներկայացնում են որպես իրենց կողմից ուղևորի հանդեպ լավության՝ «Հո չենք թողի մարդը մնա ճանապարհին, մի բան անենք տեղ հասցենք»:
«Ուշանում եմ, ժողովուրդ ջան, կներեք», - երբեմն էլ կարելի էր լսել մի կերպ հրնշտվելով լեփ-լեցուն երթուղայինի մեջ խցկվող ուղևորից: Երթուղային մտնողին նստատեղերի զբաղվածության դեպքում նստելու տեղ էին տալիս մուտքի մուտքի մեկտեղանոց կամ երկտեղանոց նստարանների ուղևորները՝ սեղմվելով իրենց նստատեղի մի անկյունում:

Ընդհանրապես, Երևան քաղաքում երթուղայիններում միմյանց կիպ հպված երթևեկելու ձևը 1990-ականների սկզբին ի հայտ եկած երևույթ է: Խորհրդային շրջանում երթուղային միկրոավտոբուսից օգտվելը համարվում էր միջինից բարձր ապրելակերպին բնորոշ մի բան, քանի որ ավելի թանկ էր և հարմարավետ: Այն ավտոբուսից տարբերվում էր նրանով, որ երթևեկում էին նստած վիճակում և ավելի արագ: Հասարակական տրանսպորտում մարդկանց միջև տարածության նման ծայրահեղ տնտեսումը, երբ մարդիկ երթևեկում են միմյանց ֆիզիկապես կիպ հպված վիճակում, խորհրդային տարիներին, գոնե 1970-80-ականներին բնորոշ չի եղել: Հասարակական տրանսպորտում մարդկանց միջև ֆիզիկական տարա-

17 «Երկրապահ կամավորականների միությունը» հասարակական կազմակերպություն է, որը ձևավորվել է Արցախյան ազատամարտի մասնակիցներին համախմբելու համար մեզանում կիրառվում է տվյալ հասկացությունը, իր հատկանիշներով համարժեք չէ այլ երկրներում «օլիգարխիա» եզրույթով նշվող սոցիալական խմբին: Հայաստանում ընդունված է «օլիգարխիա» անվանել այն ֆինանսատնտեսական վերնախավին, որը պետական իշխանության լծակները ծառայեցնում է իր անձնական և հատվածական նպատակների համար հարստություն կուտակելուն: Սովերային ու կոռուպցիոն գործունեության ծավալման պատճառով, նման «օլիգարխիան» Հայաստանում հաճախ դիտվում է իբրև տնտեսական ու քաղաքական գերիշխանություն ունեցող քրեական բնույթի խմբավորում:

18 «Օլիգարխիա» բառը օգտագործում ենք չակետներում, այսինքն՝ որոշակի վերապահությամբ, քանի որ այն հայաստանյան խավը, որին մատնանշելու համար մեզանում կիրառվում է տվյալ հասկացությունը, իր հատկանիշներով համարժեք չէ այլ երկրներում «օլիգարխիա» եզրույթով նշվող սոցիալական խմբին: Հայաստանում ընդունված է «օլիգարխիա» անվանել այն ֆինանսատնտեսական վերնախավին, որը պետական իշխանության լծակները ծառայեցնում է իր անձնական և հատվածական նպատակների համար հարստություն կուտակելուն: Սովերային ու կոռուպցիոն գործունեության ծավալման պատճառով, նման «օլիգարխիան» Հայաստանում հաճախ դիտվում է իբրև տնտեսական ու քաղաքական գերիշխանություն ունեցող քրեական բնույթի խմբավորում:

19 Տե՛ս Թադևոսյան Ա., ԴԱՆ, Եր., 2008, տեսր 2, էջ 6-7, 12-14, 25:

ծության կրճատման նոր ձևերն ի հայտ եկան անկախության առաջին տարիներին ստեղծված ծայրահեղ իրավիճակներում²⁰:

Միկրոավտոբուսները՝ որպես գլխավոր երթուղային միջոց, Երևանում միանգամից չտարածվեցին: Դրանք ի հայտ եկան 1993-1994 թթ., քանզի 1991-1992 թթ. այդքան էլ տարածված չէին, և հիմնական փոխադրամիջոցը Խորհրդային Միության ժամանակներից մնացած հասարակական տրասպորտն էր՝ «Իկարուս» մակնիշի դեղին ավտոբուսները, տրոլեյբուսները և տրամվայները: Տնտեսական ճգնաժամի հարուցած վառելիքաէներգետիկ ռեսուրսների սղության պատճառով նշված երթուղային միջոցների թիվը բավական կրճատվել էր, և նրանք երթևեկում էին ավելի թույլ հաճախականությամբ: Այդ պատճառով կանգառներում մարդկանց մեծ կուտակումներ էին առաջանում: Տրանսպորտի ուշացման հետևանքով ավտոբուսներն ու տրոլեյբուսները ծայր աստիճան լեփ-լեցուն էին: Այս շրջանում առաջացավ «ժողովուրդ ջան, մի հատ 41 (կամ այլ) չափի կոշիկի տեղ արեք, տեղավորվե՛ք» կատակը, քանի որ խցկված ավտոբուսներում կամ տրոլեյբուսներում ուղևորները հաճախ երթևեկում էին բառիս բուն իմաստով՝ ոտքի մեկ թափ վրա կանգնած²¹:

Կարելի է ասել, որ այդ տարիներին էականորեն փոփոխության ենթարկվեց հասարակական տրանսպորտում տարածության կազմակերպման մշակույթը: Այստեղ ներքին տարածության ամեն մի սանտիմետրը գործառնական առումով կարևորություն ստացավ, քանի որ ենթակա էր օգտագործման: Մարդիկ հաճախ պայքարում էին տրանսպորտ խցկվելու համար՝ ժամանակը արդյունավետորեն տարածության²² վերածելու նպատակով: Ժամանակի ու տարածության ընկալման նման փոփոխությունները նպաստեցին հասարակական տրանսպորտից օգտվելու նոր ձևի ու բովանդակության ի հայտ գալուն: Երևան քաղաքի երթևեկության մշակույթում նշված նորույթը ձևավորվեց բացառապես՝ կարճ ժամանակահատվածում տարածության մեջ ուղևորին տեղափոխելու երթուղային միջոցի գործառույթի հիման վրա: Այսինքն՝ հասարակական տրանսպորտի գործառույթը շատ նեղացվեց և պահպանվեց ամենակենսականը: Այնպիսի ֆունկցիաներ, ինչպիսիք հարմարավետությունն էր, վարվելակերպի նորմերը, հատկապես՝ կանանց, երեխաների ու ծերերի հանդեպ վերաբերմունքը, գեղագիտական մոտեցումները և այլն, հիմնովին դուրս մղվեցին: Մինչև ծայրահեղ իրավիճակների առաջացումը, հասարակական տրանսպորտի մի կետից մյուս կետը հասնելու համար հատկացված ժամանակը և երթևեկության ժամային հաճախականությունը թույլ էին տալիս փոխադրամիջոցի ներքին տարածությունը այնպես կազմակերպել, որ ուղևորների միջև նույնպես տարածություններ ձևավորվեին: Սրա շնորհիվ հնարավոր էր լինում պահպանել հասարակական տրանսպորտում վարվելակարգի ընդունված նորմերն ու մշակութային ձևերը: Սակայն երթևեկության հաճախականության ու ռիթմերի խախտումները մեծացրին տարածությունը հաղթահարելու համար ծախսվող ժամանակը, քանի որ մարդը ավելի երկար պետք է սպասեր երթևեկության միջոցին: Ժամանակային ռիթմի նման փոփոխությունը ազդեց տրանսպորտում ուղևորների միջև ներքին տարածության կազ-

20 Տես նույն տեղում:

21 Տես նույն տեղում, էջ 14-25:

22 Ժամանակը տարածության վերածվելու հատկություն ունի: Օրինակ՝ եթե տասնհինգ րոպեում որևէ մեկն անցնում է մեկ կիլոմետր, իսկ մեկ ուրիշը՝ կես կիլոմետր, ապա կարելի է ասել, որ նրանցից մեկը տասնհինգ րոպե ժամանակը վեր է ածում մեկ կիլոմետր, իսկ մյուսը՝ կես կիլոմետր տարածության:

մակերպման և վարվելակարգի գործող մշակութային ձևերի վրա, և ընդամենը մի քանի շաբաթում վերը նկարագրած՝ կիպ հպված երթևեկության ձևը դարձավ Երևան քաղաքի առօրյալի ամենաբնորոշ տեսարաններից մեկը: Հատկանշական է, որ հետագայում, չնայած նկարագրված ճգնաժամային իրավիճակի հաղթահարմանը, այդ շրջանում ստեղծված երթևեկության մշակույթին բնորոշ՝ կիպ հպված երթևեկելու ձևը պահպանվեց: Այն այսօր էլ խիստ բնորոշ է երթուղային միկրոավտոբուսների երթևեկությանը: Պարզապես, նոր իրավիճակում ի հայտ է եկել մշակութային այդ ձևի պահպանման մեջ շահագրգիռ մեկ այլ դերակատար: Եթե նախկինում դա գլխավորապես ուղևորներն էին, ապա այստեղ արդեն շահագրգիռ կողմ է նաև վարորդը, որը ուղևորին ընկալում է ոչ այնքան որպես մարդ, որքան՝ ուղեվարձ վճարող: Դրա համար էլ ուղևորը նրա համար բեռ է, որը «բարձում» և «բեռնաթափում» է կանգառներում²³: Առաջին պլան մղվեց մանր ձեռներեցի շահից բխող գործառույթը, որը երթուղայինի ներքին տարածքը ընկալում է որպես գումար վճարող ֆիզիկական մարմինների բեռնավորման տարածք, որի ամեն մի ազատ հատվածում կարելի է ուղևոր տեղավորել և եկամուտ ստանալ: Ահա թե ինչու չնայած տրասպորտային միջոցների երթևեկության ռիթմի հաճախակիացմանը, մեզանում պահպանվեց ճգնաժամային իրավիճակում ստեղծված փոխադրամիջոցի ներքին տարածքի մշակութային փոխակերպումը: Այն հիմնականում անխախտ մնաց, քանի որ ի հավելումն ուղևորի, ստեղծվեց նաև շահագրգիռ վարորդ - «գծի տեր» մանր ձեռնարկատիրական միությունը:

Այս մոտեցումը ազդում է նաև փոխադրամիջոցի մշակութային արտաքինի ձևավորման վրա: Մշակութային ձևի ստեղծման մեջ հիմնական տեղը ինչպես ճգնաժամային տարիներին, այնպես էլ ներկայումս տրվում է դրա գործառույթային կողմին, և գրեթե անտեսվում են բարոյական ու գեղագիտական առումները:

Փաստորեն, եթե փորձենք ընդհանրացնել երևանյան երթևեկության մշակութային անկախությունից ի վեր տեղի ունեցած հիմնական փոխակերպումները, ապա կարելի է ասել, որ առաջին և առանցքային փոփոխությունը տեղի ունեցավ այսպես կոչված՝ «մութ ու ցուրտ» տարիներին: **Առանցքային տեղաշարժը, որ այդ ժամանակ կատարվեց, տրանսպորտի հանդեպ ուղևորի դիտանկյան արմատական փոխակերպումն էր, երբ երթևեկության միջոցի միակ իմաստավորումը հանգեցրեց ֆիզիկապես տեղափոխվելու տարածական ու ժամանակային գործառույթներին:**

Ճգնաժամային տարիներին արմատավորված այս դիտանկյունը ստեղծեց տրանսպորտում երթևեկելուն համարժեք՝ վերը նկարագրած նոր մշակութային ձևը, և չնայած հետագա տարիներին տրանսպորտային ճգնաժամի հաղթահարմանը, մասնավոր տրանսպորտի ի հայտ գալուն ու քանակական աճին, փոխադրամիջոցի հանդեպ ուղևորի նման դիտանկյունը և դրան բնորոշ՝ երթևեկելու մշակութային ձևը հիմնականում պահպանվեցին: Ուղղակի այն տրանսպորտի բնագավառում ի հայտ եկած մանր ու միջին ձեռներեցիների կողմից հարմարեցվեց սեփական շահերին: Փաստորեն, քաղաքային երթևեկության հանդեպ ուղևորների հիմնական մասի ու մանր սեփականատիրոջ դիտանկյունները առայժմ համընկնում են, ինչի պատճառով էլ մշակութային ձևի փոփոխություն տեղի չի ունենում:

Կարելի է ենթադրել, որ երթևեկության մշակութային նոր ձևեր կառաջանան

23 Տես նույն տեղում:

այն ժամանակ, երբ դրա հանդեպ կձևավորվի ուղևորի նոր դիտանկյուն: Երևանում այսօր արդեն կան այլընտրանքային դիտանկյուն ունեցող շրջանակներ, որոնք դեռևս քանակապես ազդեցիկ չեն: Եթե գեղագիտական, վարվելակարգային, հարմարվետության և այլ բնույթի մոտեցումների հիման վրա ձևավորված նոր տեսանկյուն ունեցողները քանակապես աճեն, ապա դա անպայման կազդի քաղաքի երթևեկության մշակույթի ձևերի փոխակերպման վրա: Որպես օրինակ կարող ենք բերել նույն երթուղայիններում հնչեցվող երաժշտության նկատմամբ ուղևորների դիրքորոշման փոփոխությունը²⁴, որի հետևանքով այդ երաժշտությունը գրեթե վերացավ՝ ի տարբերություն մարզերի երթուղայինների, որոնց ուղևորների տեսանկյունը այլ է և հաճախ համապատասխանում է վարորդին հետ:

Փոփոխության մեկ այլ հնարավոր ճանապարհ կարող է դառնալ Երևան քաղաքի տրանսպորտի՝ որպես բիզնես ոլորտի, անցումը մանր ու միջին ստվերային «գծատեր» ձեռներեցներից որևէ խոշոր տրանսպորտային ընկերության, որն իր շահերից ելնելով, երթևեկության հանդեպ կարող է ցուցաբերել նոր տեսանկյուն ու դիրքորոշում: Դա կարող է հանգեցնել նրան, որ ձեռներեցի մոտեցման հիմքում հաստատվի տրանսպորտը ոչ միայն որպես փող վաստակելու կամ ընտանիք պահելու միջոց, այլ առաջին հերթին՝ ծառայություն դիտարկելու մեկնակետը²⁵:

Երևան քաղաքի կյանքի կարևոր բաղադրիչ կարելի է համարել փողոցային առօրյայի վրա երթևեկության ազդեցության խնդիրը: Ուսումնասիրության կարիք է գգում նաև այն հարցը, թե ինչպես է ուղևորի ներկայիս տեսանկյունը ազդում քաղաքային երթևեկության մշակույթի վրա: Երևանյան հասարակական երթևեկության միջոցների շարժումը և դրա արդյունքում ստեղծված իրավիճակները, ըստ մեր հետազոտության նյութերի, շատերի կողմից համարվում են քաղաքի առօրյայի առանցքային տարրերը: Որպես այդ ամենի հետևանք՝ փողոցի երթևեկի մասի անցուղարձը ձեռք է բերել ծայրաստիճան անկանոն բնույթ: Հատկապես հասարակական տրանսպորտի կանգառներում երթուղային միկրոավտոբուսների ելքն ու մուտքը դարձել է Երևանի մշակութային պատկերի անքակտելի մասը: Վարորդների շրջանում մեր անցկացրած հարցումները և դիտարկումները վկայում են, որ կանգառ մտնելու ու դուրս գալու կանոնակարգված մոտեցում չկա, և վարորդների հիմնական մասը ձգտում է ամեն գնով առաջինը մոտենալ կանգառի ուղևորաշատ հատվածին, որպեսզի ուղևորը նստի իր և ոչ թե մեկ ուրիշի մեքենան: Երևանի հասարակական տրանսպորտը կանոնակարգված չէ ո՛չ ժամային և ո՛չ էլ տարածական առումներով: Այսինքն՝ այստեղ նույնպես գործ ունենք վերը նշված այն հիմնախնդրի հետ, որ մշակութային ստեղծված ձևը համարժեք է տրանսպորտի հանդեպ ուղևորների ու վարորդների ծայրահեղորեն օգտապաշտական տեսանկյունին, այն է՝ տրանսպորտային միջոցը տարածության մի կետից մյուսը հնարավորինս արագ տեղափոխվելու միջոց դիտարկելուն: Այսինքն՝ տրանսպորտի հանդեպ առկա տեսանկյունը խիստ միաչափ է, ինչի հետևանքով

24 Տեսանկյունը և դիրքորոշումը կարևոր տեղ ունեն առօրեականությունը պայմանավորող այնպիսի երևույթի համար, ինչպիսիք են միջամձնային հաղորդակցումը և փոխազդեցությունը (հնտերակցիան), որոնք առանցքային ազդեցություն են ունենում մշակութային երևույթների փոխակերպումների, հների վերացման ու նորերի ձևավորման գործում: Այս խնդիրների մասին տեսական մոտեցումները տես **Berger P., Luckmann T.**, նշվ. աշխ., էջ. 37-60.

25 Այս միտքը քննարկումների ժամանակ մեզ հուշել է ազգագրագետ **Ալինա Պողոսյանը**, ինչի համար շնորհակալություն ենք հայտնում:

ստեղծված մշակութային ձևը չափազանց պարզունակ է, անմշակ, կոպիտ ու թեր-
զարգացած:

**Ուրեմն՝ կարելի է եզրակացնել, որ Երևանի քաղաքային տրանսպորտը ավելի
շատ համապատասխանում է առևտրական կամ ավելի որոշակի՝ մանր առևտրա-
կան, քան արտադրական քաղաքի բնույթին:** Արտադրական քաղաքն ունի արդ-
յունաբերական կյանքով պայմանավորված՝ իր հստակ ժամային ռիթմերը, որոնք
չպահպանելու դեպքում տրանսպորտային ծառայությունները կկորցնեն իրենց
վարկանիշը, ինչպես նաև դուրս կմնան մրցակցությունից:

Փաստորեն՝ անկախության շրջանում Երևանի ուղևորների մոտ ձևավորված
վարքի մշակութային տեքստը վերարտադրելու դեպքում կարելի է ներկայացնել
հետևյալ բովանդակությամբ. «Տրանսպորտը քաղաքի մի կետից մյուս կետ մար-
դուն հնարավորինս արագ տեղափոխելու միջոց է»: Այս տեքստը էականորեն
տարբերվում է տրանսպորտի հանդեպ մեկ այլ՝ արդյունաբերական քաղաքի
տեքստից. «Տրանսպորտը ուղևորին տարածական մի կետից մյուս կետ չվացու-
ցակով սահմանված ժամանակահատվածում տեղափոխելու միջոց է»: Այս երկու
տարբեր տեքստերը ներկայացնում են երկու տարբեր դիտանկյուններ, որոնք
իրենց գործողության ու առարկայացման մակարդակներում ձևավորում են մշա-
կութային բավականին տարբեր ձևեր: Դրանցից մեկը կրում է ժամանակի
արտադրության անկանոնության դրոշմը, մյուսը՝ կանոնավորության կնիքը: Ըստ
էության, այս տարբերությունն էլ առաջացնում է ինչպես տրանսպորտի ներքին
տարածության կազմակերպման, այնպես էլ տրանսպորտային միջոցի քաղաքա-
յին տարածքում տեղաշարժման մշակութային ձևերի այն անկանոնությունը, որն
այսօր բնորոշ է Երևանի հասարակական տրանսպորտին և քաղաքային երթևե-
կությանը:

Երևանի երթևեկության վերլուծությունը որպես առօրեական և մշակութային
երևույթ, ցույց է տալիս, թե ինչպես են ժամանակի արտադրության ոլորտում գոր-
ծող ձևերը անդրադառնում տարածության արտադրության վրա և պայմանավո-
րում տրանսպորտի ոլորտում մշակութային նոր ձևերի առաջացումը կամ եղածի
փոխակերպումը: Կամ՝ ինչպես են ժամանակային ու տարածական տեսանկյու-
նից առօրյա մոտեցումները պայմանավորում քաղաքի մշակութային ձևերն ու
դրանց փոխակերպումները:

4. Փողոցային առևտրականների ժամանակաշրջանը

Անկախության ձեռքբերումից հետո Երևանի առօրյա կյանքում տեղի ունե-
ցած ակնհայտ փոփոխություններից մեկը քաղաքացիների հարաբերությունների
նոր ձևի ստեղծումն է: Խոսքն, անշուշտ, վերաբերում է առևտրական հարաբե-
րություններին, որոնք իրենց նկատելի դրոշմն ունեցան փողոցային առօրյայի
վրա: Երևանի փողոցներն անկախության առաջին տարիներին արմատականո-
րեն փոխակերպվեցին՝ սնկի պես տարածված մանր առևտրական տաղավարնե-
րի ձևավորման հետևանքով: Քաղաքի փողոցների արտաքին տեսքի փոխակեր-
պումը, դրանցում նոր ձևերի առաջացումը փողոցի բովանդակության փոփոխու-
թյան հետևանքն էր: Այդ նոր բովանդակության հիմքում ընկած էր փողոցը որպես
առևտրական տարածք դիտարկելու փաստը, ինչը հետխորհրդային քաղաքի

ամենից էական նորություններից մեկն էր:

Անկախության ձեռքբերումից հետո Երևանի առօրյա կյանքում տեղի ունեցած ակնհայտ փոփոխություններից մեկը վերաբերում է քաղաքացիների հարաբերությունների նոր ձևի՝ առևտրական հարաբերությունների ստեղծմանը: Առևտրի պետական մենաշնորհի ավարտը վիզուալ (տեսողական) առումով ուղեկցվեց փողոցների արտաքին տեսքի արմատական փոփոխությամբ: Երևանի փողոցները հաշված ամիսների ընթացքում կերպարանափոխվեցին: Եթե նախկինում փողոցը տեղաշարժվելու, իսկ երեկոյան ժամերին կամ հանգստյան օրերին մաս զբոսանքի վայր էր, ապա 1990-ականների առաջին տարիներին այն դարձավ առևտուր անելու տարածք: Արդյունքում՝ արմատականորեն փոխվեց փողոցի առօրյան, հատկապես՝ փոխակերպվեցին բանուկ մասերը, խաչմերուկների ու տրանսպորտային կանգառների շրջակայքը, որոնց տեղում հայտնվեցին մանր առևտրական վաճառակետեր: Խորհրդային շրջանի հսկա խանութները կենտրոնացված մատակարարման դադարեցմանը զուգահեռ հայտնվեցին կիսադատարկ վիճակում՝ կորցնելով իրենց գրավչությունը գնորդի համար: Մի պահ, մինչև առաջին առևտրականների ի հայտ գալը, քաղաքի բնակչությունը հայտնվեց ապրանքների դեֆիցիտի առջև: Խանութներում չկային ամենատարրական ապրանքները, սակայն կար պահանջարկ: Ահա այդ ժամանակ էլ հայտնվեցին մասնավոր դեմքեր, ովքեր սկսեցին ոչ մեծ խմբաքանակներով Հայաստան ներկրել առանձին ապրանքատեսակներ, ինչի վաճառքի համար խանութը որպես տարածք չափազանց մեծ էր ու անհարմար²⁶: Առևտուրը խանութից տեղափոխվեց փողոց ու սկսեց փոխել փողոցը ինչպես վիզուալ (տեսողական) առումով, այնպես էլ փողոցային առօրյա հաղորդակցման տեսանկյունից:

Հայտնվեցին առաջին մանր վաճառակետերը, որոնց քանակի ու արտաքին ձևի բազմազանության մեջ փոխվեց քաղաքի գեղագիտական տեսքը: Յուրափեղկը խանութից տեղափոխվեց շենքերի պատերի տակ, փողոցների եզրերի կանաչապատ գոտիներ, այսինքն՝ այնպիսի փողոցային տարածքներ, որոնք մինչ այդ ծառայում էին անցորդների տեղաշարժը կամ փողոցի գեղագիտական ու բնապահպանական գործառնություններն ապահովելու համար: Տեղափոխվելով փողոց՝ ցուցափեղկը համատեղեց նաև վաճառատեղանի գործառնությունը: Տարածականորեն այդ երկու գործառնությունների մեկտեղման հետևանքով Երևանում տարածվեց մանր վաճառակետի մի հետաքրքիր ձև, որը ժողովրդական խոսքում ստացավ «սեղանիկ» անվանումը: «Սեղանիկը» պարզապես մի սեղան էր, որի վրա շարվում էին վաճառվող ապրանքները՝ սիգարետներ, ծամոններ, փաթեթավորված տարբեր քաղցրավենիքներ և այլն:

Ներկայացված գործընթացի՝ ցուցափեղկի ու վաճառատեղանի մեկտեղման հետևանքով ծնված մեկ այլ ձև էր այսպես կոչված՝ «բուդկան»: «Բուդկան» կրպակ բառի ռուսերեն ձևն է, որով բնորոշվում էին իբրև վաճառակետ ծառայող ինքնաշեն մետաղական կամ փայտե կրպակները: «Բուդկաների» արտաքին տեսքը ինչպես չափերի ու ձևի, այնպես էլ ձևավորման առումով որոշում էր ինքը՝ մանր առևտրականը: Դրանք նույնպես տեղադրվում էին փողոցներում կամ փողոցների եզրերի զագոնների վրա, երբեմն էլ՝ շենքերի պատերի տակ, հաճախ շարքերով այնպես, որ շատ վայրերում փողոցը նմանվում էր երկու կողմից խառնիճադանց «բուդկաներով» ու «սեղանիկներով» շրջապատված միջանցքի,

26 Տե՛ս Թադևոսյան Ա., ԴԱՆ, Եր., 2008, տեսր 1, էջ 18-46:

որտեղով արդեն անցնում էին ոչ թե անցորդները, այլ հնարավոր գնորդները: Նման մոտեցումը հանգեցրեց նրան, որ փողոցների բանուկ մասերը պարզապես վերածվեցին գնորդների անցուղիների:

Փոխվեց փողոցի գլխավոր դերակատարությունը, քանզի անցորդը՝ որպես փողոցի գլխավոր գործող անձ, դուրս մղվեց մանր առևտրականների կողմից: Դա հանգեցրեց նրան, որ փողոցի տարածությունը հարմարեցվեց մանր առևտրականի տեսանկյանը, այսինքն՝ սեփական տաղավարը փողոցի առավել անցանելի մասում տեղադրելու շահին: Մանր առևտրականի համար անցորդը ընկալվում էր գլխավորապես գնորդի դերում:

Ամենամեծ փոփոխությունը, որ տեղի ունեցավ այդ տարիներին, թերևս կարելի է համարել այն, որ ձևավորվեց փողոցին նայելու միաչափ դիտանկյուն: Ընդամենը մի քանի ամսվա ընթացքում մարդիկ հարմարվեցին փողոցը ոչ թե որպես քայլելու, տեղաշարժվելու, հաղորդակցվելու, առավել ևս՝ զբոսանքի վայր, այլ մանր առևտրի գոտի դիտարկելու՝ փողոցային առևտրականի մոտեցմանը: Փողոցը դարձավ «տուն պահելու» և գոյատևման խնդիրներ լուծելու վայր, որի արտաքին ձևերը սկսեցին հարմարացվել նման բովանդակությանը: Ուստի՝ փողոցում գերիշխանություն հաստատեց մանր առևտրականի նպատակներին ու խնդիրներին հարմարեցված ճաշակը²⁷:

5. Իրավունքը փողոցի հանդեպ²⁸

Երևանում «սեղանիկների» և «բուդկաների» ծաղկման ժամանակաշրջանը 1991-1995 թվականներն էին: Այնուհետև դրանց շեշտակի աճը դանդաղեց և արդեն 1997-1998 թթ. սկսեց անկում ապրել՝ իր տեղը զիջելով փոքր ու միջին, իսկ արդեն 2000-ականներին, հատկապես՝ երկրորդ կեսին, մեծ խանութներին: Վերջին երկու-երեք տարիների ընթացքում մայրաքաղաքում սկսվել է սուպերմարկետների բումը:

«Սեղանիկների» ու «բուդկաների» տարածումը ազդում էր ոչ միայն քաղաքային տարածքի արտաքինի ու բովանդակության փոփոխության, այլև դրանում տեղ զբաղեցնելու իրավունքի վրա: Փաստորեն, մինչև մանր առևտրական վաճառակետերի ի հայտ գալը, փողոցային առօրյա հարաբերություններում կարծես դեռ չէր գիտակցվել, որ Երևան քաղաքի տարածքի հանդեպ իրավունքը այլևս չի պատկանում խորհրդային իշխանությանը: Քանի որ նոր իշխանությունները ևս տարբեր պատճառներով դեռ չէին զբաղվում քաղաքային տարածքի հանդեպ իրավունքը վերահսկելու հարցով, ուստի փողոցը կամայականորեն զբաղեցնելու՝ մանր առևտրականների հավակնությունը առաջացրեց մի կարևոր հարցադրում. «Ո՞վ է փողոցի տերը»: Կամ՝ ո՞վ է տալիս փողոցային տարածքը զբաղեցնելու՝

27 Հարցի որոշ տեսանկյուններ արդեն քննարկվել են ներկա հոդվածի առաջին մասում՝ Թադևոսյան Ա., Երևանի քաղաքային մշակույթը, Մաս առաջին: Հասարակական մշակույթի փոխակերպումները խորհրդային և հետխորհրդային Երևանում, «Վեմ», 2010, թիվ 4, էջ 112-132: Սակայն կարևորելով քաղաքային մշակույթում փողոցի հանդեպ վերաբերմունքի դերը՝ այստեղ հարկ է երևանի փողոցների փոխակերպմանն անդրադառնալ առավել հանգամանորեն:

28 Այս հարցը հատուկ ուսումնասիրության խնդիր է համարվում ժամանակակից ուրբանիզմի և քաղաքի առօրեականության գիտակարգերում, տես Lefebvre H., The Production of Space, Blackwell, Oxford, 1991. Lefebvre H., Writings on Cities, Blackwell. Cambridge, MA., 1996. Harvey D., The Right to the City, In: New Left Review, 2008, 53, pp. 23-40. Friedman J., The Right to the City. In: Society and Nature, 1995, 1, pp. 71-84.

իրավունքը: Արդեն առաջին «սեղանիկների» ու «բուդկաների» ի հայտ գալը տվյալ հարցի բարձրացման ու բախումների պատճառ դարձավ ինչպես քաղաքի կենտրոնում, այնպես էլ թաղամասերում: Առաջինը մանր առևտրականների հետ նման բախման գնացին թաղային քրեականները և նրանց ծառայող խմբավորումները: Խնդիրն այն է, որ դեռ խորհրդային տարիներին Երևանի առօրյայում ավելի գործուն դեր ունեին ոչ այնքան պաշտոնական-վարչական, որքան ոչ ֆորմալ բնույթի թաղային բաժանումները, ինչպես ասենք՝ «Բոքսի հայաթ», «Կոնդ», «Կայարան», «Գումի շուկա», «Կինո Ռոսիա», «Չարխի հայաթ», «Պրոսպեկտի շուկա», «Արեշ», «Շիլաչի», «Կիլիկիա» և այլն²⁹: Ամեն թաղ ուներ իր տարածքը վերահսկող թաղային խմբավորումները, որոնք հիմնականում երիտասարդ և պատանի տարիքի տղաների խմբեր էին: Այդ խմբերում գործում էր քրեական բնույթի տղամարդկային պատվի կողմնորոշում, որի կարևոր բաղադրիչն էր համարվում սեփական թաղամասի տարածքի և հատկապես՝ այդտեղ օտարների ելքի ու մուտքի վերահսկողությունը: Թաղային տարածքի հանդեպ տվյալ խմբի իրավունքը կասկածի տակ դնող ցանկացած գործողություն, հատկապես թաղից դուրս բնակվող օտարի կողմից հանդիպում էր լուրջ դիմադրության և ենթակա էր չեզոքացման՝ ուժային ամենակոշտ մեթոդների կիրառմամբ: Այսինքն՝ թաղային միջավայրերում փողոցը համարվում էր առաջին հերթին որոշակի խմբերի իրավունքի գոտի և հետո միայն՝ թաղի մյուս բնակիչների: Իսկ թաղից դուրս բնակվողների համար, ինչպես ասվեց՝ դա գրեթե անհնարին էր: Միայն թաղային խմբավորման ղեկավարների կամ ազդեցիկ անդամի հետ ընկերությունը կամ բարեկամությունը կարող էր նման հնարավորություն տալ:

Մանր առևտրականության ծավալումը միանգամից բախվեց «ո՞վ է փողոցի տերը» և «ու՞մ է պատկանում փողոցի հանդեպ իրավունքը» հարցադրմանը, որը բարձրացվեց թաղային տարածությունները վերահսկող քրեամերձ խմբավորումների կողմից: Սկզբում փորձ արվեց պարզապես թույլ չտալ օտար թաղերից առևտրականների մուտքը թաղային տարածքներ: Սակայն տեղական թաղային հեղինակությունների հետ գործարքի և համաձայնության միջոցով առևտրականները կարողացան ձեռք բերել նրանց կողմից վերահսկվող տարածքներում առևտուր անելու իրավունք:

Քանի որ պետության ուժային կառույցները այդ տարիներին դեռևս բավականաչափ ազդեցիկ չէին, ուստի նրանց հետ առանձնապես հաշվի չէին նստում: Այսինքն՝ «սեղանիկների» ու «բուդկաների» տարածման շրջանում, թեև փողոցի մշակութային տարածքի ձևավորման հարցում գերիշխողը մանր առևտրականների հայացքն էր, բայց կոնկրետ տարածքը զբաղեցնելու իրավունքը թաղային հեղինակություններին էր:

Իրավիճակը էականորեն փոխվեց, երբ սկսեցին ձևավորվել մեծ տոնավաճառները: Տոնավաճառում տաղավարի կամ տեղի համար վճարող մանր առևտրականը պաշտպանված էր թաղային հեղինակություններից, որոնց ազդեցությունը կոտորվեց ուժային մեթոդներով: Տոնավաճառների անվտանգության աշխատակիցների հետ բախումները ավարտվեցին թաղային հեղինակությունների պարտությամբ: Փողոցի հանդեպ իրավունքի հարցում խոշոր ձեռներեցներին տանուլ տալը թուլացրեց թաղային խմբավորումների ազդեցությունը նաև

29 Նույն երևույթը բնորոշ է նաև հարևան Վրաստանի մայրաքաղաք Թբիլիսիին: Այդ մասին տե՛ս Захарова Е., Тбилисская улица как среда мужской социализации, Laboratorium, 2010, 1, сс. 185-186.

մանր վաճառակետերի վրա: Փողոցի նկատմամբ իրավունքը անցավ խոշոր ձեռներեցներին և «օլիգարխներին»: Իսկ փողոցային առևտրականները և նրանց մանր վաճառակետերն աստիճանաբար անհետացան: Փողոցում մանր առևտրականի տեսանկյունին համապատասխանող մշակութային ձևերին փոխարինելու եկան խոշոր առևտրականներինը³⁰:

Սա ցույց է տալիս, որ նրանք, ովքեր ունեին հայացք քաղաքի հանդեպ, բայց չուներին իրավունք (փողոցային առևտրականներ) և նրանք, ովքեր ունեին իրավունք, բայց չուներին տեսանկյուն (քաղաքային հեղինակություններ), իրենց դիրքն ու դերը գիջեցին նրանց, ովքեր քաղաքի վերաբերյալ ունենալով իրենց տեսանկյունը՝ ձեռք բերեցին նաև իրավունք և դրան համապատասխան՝ փոխեցին փողոցի մշակութային տեսքը: Այսինքն՝ կարելի է ասել, որ փողոցի մշակութային տարածքը կարող են փոխել նրանք, ովքեր ունեն իրենց հայացքը և այն առարկայեցնելու ու փողոցը իրենց տեսանկյունից մշակութային փոխակերպումների ենթարկելու համար ձեռք են բերում նաև իրավունք:

Իսկ ներկայումս ի հայտ են գալիս նոր հասարակական, հատկապես երիտասարդական խմբեր, ովքեր ունեն «օլիգարխիայից» ու առևտրականությունից տարբեր տեսանկյուն և նայում են քաղաքին ոչ միայն բիզնեսի, այլև բնապահպանական, գեղագիտական և այլ դիտանկյուններից: Այս խմբերը պայքարում են մայրաքաղաքի հանդեպ իրավունք ձեռք բերելու համար, որը նրանց կարող է տալ Երևանում իրենց տեսանկյունից բխող մշակութային նոր ձևերի ստեղծման ու տարածման հնարավորություն: Հատկանշական է, որ այս խմբերն արդեն քաղաքի որոշ մասերի վրա ձեռք են բերել իրենց ազդեցությունը և ունեն իրենց մշակութային գոտիները, որոնցում հաղորդակցման, ժամանցի, զբոսանքի և առօրյայի մշակութային առարկայացումները էականորեն տարբերվում են առևտրականության և «օլիգարխիայի» հաղորդակցման ու ժամանցի միջավայրերի՝ մշակութային արտահայտչաձևերից:

Սակայն հարկ է նկատել, որ առայժմ Երևանում որոշիչ դեր է խաղում «օլիգարխիայի» տեսանկյունը: Քաղաքի հանդեպ իրավունքի և իր տեսանկյունը քաղաքային տարածքում առարկայացնելու բնութագրական օրինակ է Հյուսիսային պողոտայի նախագիծը: Այս փողոցը կարելի է համարել «օլիգարխիկ» բիզնեսի շահից բխող տեսանկյան առարկայացում: Փողոցի շինարարությունը սկսվեց հենց տարածքի հանդեպ պայքարից, որում պետական իշխանության լծակների գործադրման շնորհիվ հաղթեց «օլիգարխիան»: Առանձին ուսումնասիրության կարիք է գգում այդ տարածքի հանդեպ իրավունք ձեռք բերելու համար նրա բնակիչների ու «օլիգարխիայի» շահերը պաշտպանող պետական-վարչական տարբեր կառույցների՝ մի քանի տարի տևած երկարատև ու համառ դիմակայության պատմությունը, որում, վերջին հաշվով, հաղթող դուրս եկավ «օլիգարխիան»³¹ :

Պատահական չէ նաև, որ սկզբնական շրջանում Հյուսիսային պողոտան բնակչության միջավայրում ընկալվում էր բացառապես որպես «օլիգարխիայի»

Գ. (Թ) Գարի, քիվ 1 (33) հունվար-մարտ, 2011

ՎԷՄ համահայկական հանդես

30 Քաղաքային տարածության հանդեպ իրավունքի և կապիտալի փոխարարության հիմնախնդրի առումով տես **Marston S.**, The Social Construction of Scale, In: Progress in Human Geography, 2000, 24, pp. 219-242. **Harvey D.**, The Urban Process Under Capitalism: A Framework for Analysis. In: **Dear M. and Scott A.** (eds), Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society, 1981, pp. 91-122.

31 Ներկայումս նման բախումներ են տեղի ունենում մեկ այլ տարածքի՝ Կոզեռնի թաղամասի հանդեպ իրավունքի շուրջ:

տարածք՝ բնութագրվելով իբրև «Էլիտար» միջավայր³²: Սակայն Հյուսիսային պողոտայի շահագործումից հետո դրա հանդեպ իրավունքի համար պայքարը մտավ խորհրդանշական կամ մշակութային փուլ: Այն հատկապես հետաքրքիր ընթացք ստացավ 2008 թվականի քաղաքական իրադարձությունների ժամանակ, որին մարդկանց մի զգալի մասը մասնակցում էր հենց «օլիգարխիկ» համակարգից ունեցած դժգոհությունների պատճառով: Հատկանշական է, որ Ազատության հրապարակում տեղի ունեցած բախումներից հետո ցուցարարները տեղափոխվեցին ու զբաղեցրին «Էլիտար» համարվող այս փողոցը, որտեղ կազմակերպվում էին հայտնի քաղաքական զբոսանքներն ու այլ գործողությունները: Այդ շրջանում մի որոշ ժամանակով այս փողոցի պատկերը սոցիալական առումով բազմազան դարձավ: Հյուսիսային պողոտայում հայտնվեցին տարբեր կարգի փողոցային երաժիշտներ, ի հայտ եկան մուրացկաններ, շրջիկ մանրավաճառներ: Դրան գուցահեռ՝ այստեղ հայտնվեցին ոչ «Էլիտար» բնույթի այլ առարկայացումներ, որի հետևանքով Հյուսիսային պողոտան աստիճանաբար սկսեց կորցնել իր այսպես կոչված՝ «Էլիտար» բնույթը:

Սակայն դիտարկումները ցույց են տալիս, որ մշակութային հարթությունում փողոցի հանդեպ իրավունքի համար պայքարը դեռևս շարունակվում է: Վերջին շրջանում աշխուժացել է «Էլիտարիզմի» տարածման նպատակով մշակութային ճնշման ուժեղացման գործընթացը: Համենայն դեպս, փողոցից դուրս են մղվել շրջիկ երաժիշտներն ու մանրավաճառները և վերսկսվել է «Էլիտար» ու բրենդային խանութների հիմնադրման գործընթացը: Առավել խորհրդանշական պետք է համարել Հյուսիսային պողոտայում հայտնված՝ արևմտյան ազատական ոճը ներկայացնող և հայկական «օլիգարխիայի» ոճին խիստ հակադիր կիթառահարին ոստիկանության միջամտությամբ փողոցից վտարելը: Նա տեղափոխվեց Մարտիրոս Մարյանի արձանի մերձակայքը, ուր, ի դեպ, հայտնվել են նաև բողոքի գործողություններ իրականացնող ընդդիմադիրները:

Ընդհանրապես Հյուսիսային պողոտայի օրինակը փողոցի հանդեպ իրավունքի շուրջ ընթացող պայքարի առումով շատ հետաքրքիր է և այն դեռ չի ավարտվել: Հատկապես ինտրիգային է հետևյալ նրբությունը. չնայած բիզնես առումով Հյուսիսային պողոտան ներկայացնում է «օլիգարխիայի» շահերը, բայց որպես ճարտարապետական նախագիծ՝ այն իրականում մոդեռնիզմի համատեքստում տեղավորվելու փորձ է: Անշուշտ, այլ հարց է, թե որքանով է ճարտարապետական տեսանկյունից հաջող ստացվել: Բայց այն, որ հայկական «օլիգարխիան» և մոդեռնիզմը համատեղվում են մի նախագծի մեջ՝ ինքնին հետաքրքիր է ու հակասական, որովհետև դրանք մշակութաբանորեն անհամատեղելի երևույթներ են: Որպեսզի այս համատեղումը ստացվի, կամ պետք է հայկական «օլիգարխիան» արդիականացվի (մոդեռնիզացվի), կամ էլ հանդուրժի Հյուսիսային պողոտայի «ապալելիտարացումը» և հրաժարվի տարածքի հանդեպ մենատիրությունից: Հայկական «օլիգարխիայի» արդիականացումը պետք է ենթադրի մի գործընթաց, որի հետևանքով նա կամովին կհրաժարվի իր ավտորիտար բնույթից ու դրա

32 «Էլիտա» բառով երևանում և ընդհանրապես՝ ողջ հանրապետությունում մշվում են ոչ թե մշակութային լայն ու խոր ընդգրկման հոգևոր ու նյութական արժեքների ընկալման, պահպանման ու վերարտադրության ունակություն ունեցող խավերը, այլ իրականում՝ նյութական հարստությանը տիրապետողները: Չամապատասխանաբար «Էլիտար» ասելով՝ նկատի են առնվում ոչ թե բարձաճաշակ մշակութային երևույթները, այլ հարուստ խավերին մատչելի թանկարժեք իրերն ու գլխավորապես նյութական բնույթի արժեքները՝ անկախ դրանց իրական մշակութային արժեքից:

մշակութային արտահայտչաձևերից՝ գնալով Հյուսիսային պողոտայի մշակութային տարածքի ժողովրդավարացման: Սա քիչ հավանական է: Ավելի հավանականն այն տարբերակն է, որ «օլիգարխիան» կձգտի պողոտայի հանդեպ իր մենատիրության հաստատմանը, ինչը նույնպես դժվար իրականանալի է:

Դատելով երևանյան առօրյայում ձևավորվող այլընտրանքային և քննադատական տեսանկյուններից ու դիրքորոշումներից, ավելի հավանական կարելի է համարել Հյուսիսային պողոտայի հանդեպ իրավունքների մենատիրության ոչ կամովին ու աստիճանական զիջումը: Բնական է, որ «օլիգարխիան» դա հեշտությամբ չի հանդուրժի, ուստի և՛ իր ֆինանսական կապիտալը մշակութային, սոցիալական ու խորհրդանշանային կապիտալների փոխակերպման միջոցով, և՛ առևտրականի իր տեսանկյունը առարկայացնող մշակութային արտահայտչաձևերով³³ կփորձի տարածքի հանդեպ գերիշխանություն հաստատել: Նման արտահայտչաձևերը հիմնականում կարող են կրել տարբեր «էլիտար» խանութներն ու ժամանցային հաստատությունները: Չի բացառվում նաև քանդակների և այլ մշակութային արտահայտչամիջոցների ստեղծումը: Սակայն ակնհայտ է, որ դրանք կլինեն խիստ նյութական, ստատիկ ու ցուցափեղկային բնույթի: Սրան կարող են հակադրվել նոր, ավելի դինամիկ, փոփոխվող ու արագ տեղաշարժվող ներկայացումային բնույթի մշակութային ակցիաներն ու արտահայտչաձևերը:

Երևանյան փորձը ցույց է տալիս, որ առևտրականի տեսանկյան մշակութային առարկայացման առավել տարածված արտահայտչաձևը ցուցափեղկն է: Տարիների ընթացքում ընդամենը փոխվել է ցուցափեղկի նյութական ճոխության ու քանակական բազմազանության աստիճանը: Իմաստային փոփոխություն, կարծես թե, այն դեռևս չի կրել: Համեմայնդեպս, եթե նույնիսկ այդպիսի փոփոխություն տեղի է ունեցել, ապա այն դեռ ակնհայտ չէ:

Ամփոփելով կարելի է ասել, որ անցած շուրջ քսան տարիների ընթացքում Երևանի առօրեականության համար առանցքային դեր է կատարել առևտրականի դիտանկյունը: Սկզբում քաղաքի համար որոշիչ էր մանր ու փողոցային առևտրականների հայացքը, ուստի ստեղծվեցին այդ հայացքն առարկայացնող մշակութային արտահայտչաձևեր: Իսկ վերջին մի քանի տարում որոշիչ է դառնում խոշոր, «օլիգարխիկ» ձեռներեցների դիտանկյունը, որը նորից գլխավորապես առևտրական է, ինչի հետևանքով Երևանի մշակութային լանդշաֆտը հակված է առևտրականացման: Պատահական չէ, որ քաղաքի կենտրոնական հատվածում խոշոր առևտրական հաստատությունների ու խանութների մի զգալի մասը կառուցված է նախկին գրադարանների և գրախանութների տարածքներում: Քաղաքի մշակութային տարածքի փոխակերպման պարզ դիտարկումը ցույց է տալիս նաև, թե ինչպես է իր դիրքերը զիջում մանր առևտրականը: Եթե անկախության սկզբնական շրջանում Երևանում ցուցափեղկը ուներ հիմնականում «**սեղանիկի**» ու «**բուդկայի**» ձև, ապա 2000-ից սկսած՝ դրանք աստիճանաբար դուրս մղվեցին և ներկայումս գրեթե ամբողջովին իրենց դիրքերը զիջել են «էլիտար», խոշոր բրենդային խանութներին ու սուպերմարկետներին: Այս փոխակերպման մեջ արմատական դեր խաղաց քաղաքի հանդեպ իրավունքի խնդիրը, որի իրացման համար մանր առևտրականները, ի տարբերություն խոշոր ձեռներեցության, ի գորու չե-

33 Կապիտալի ձևերի ու դրանց փոխակերպումների մասին տես **Bourdieu. P.**, The forms of capital. In: J. Richardson (Ed.) Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. New York: Greenwood Press, 1986, pp. 47-55.

ղան ստեղծել հասարակական-մշակութային իրենց կառույցները: Ու չնայած նրան, որ խոշոր ձեռներեցները ստեղծեցին իրենց իրավունքի իրացումը երաշխավորող «օլիգարխիկ» կառույցներ, մանր ձեռներեցները չկարողացան համախմբվել և ձևավորել քաղաքացիական մշակույթի այնպիսի առարկայացումներ, ինչպիսիք են օրինակ՝ արհմիությունները, իրավապաշտպան ու հասարակական կազմակերպությունները և այլն:

Ներկայումս իրենց տեսանկյունը ներկայացնելու և առարկայացնելու հայտ են ներկայացնում ուսանողության ու ստեղծագործական երիտասարդության որոշ շրջանակներ: Ի տարբերություն խոշոր ձեռներեցության, որը ֆինանսական կապիտալը մշակութայինի, սոցիալականի ու խորհրդանշականի փոխակերպելու ճանապարհով է փորձում առարկայացնել իր դիտանկյունը, սրանք գործում են ճիշտ հակառակ հաջորդականությամբ՝ մշակութային ու սոցիալական կապիտալի առարկայացումների են ձգտում իրենց մարդկային ստեղծագործական կապիտալը ներդնելու միջոցով:

Հատկանշական է, որ իրենց դիտանկյունները գործողությունների ու մշակութային առարկայացումների միջոցով ներկայացնելուն զուգահեռ, միայն այս երկու խմբերն են, որ քաղաքի հանդեպ իրավունքի շուրջ դիսկուրսում իրենց տեքստերը հրապարակել են մաս խոսքային բանաձևումների միջոցով: Երևանի հանդեպ բնապահպանական, գեղագիտական, հասարակական ու քաղաքաշինական տեսանկյուններ ունեցող և «օլիգարխիայի» առևտրական տեսանկյանը հակադրվող քաղաքացիական շրջանակները առաջ են քաշել **«Մենք ենք այս քաղաքի տերը»** բանաձևումը, որին ի պատասխան քաղաքապետարանի նիստի ժամանակ հնչել է «օլիգարխիայի» շահերը ներկայացնող Երևանի նախկին քաղաքապետի վրդովված ելույթը³⁴: Իսկ այնուհետև՝ քաղաքապետարանի կազմակերպած քաղաքային միջոցառմանը տարածվել է «օլիգարխիայի» շահերից բխող **«Երևանը մենք ենք»** հակադարձ բանաձևումը:

Ինչպես տեսնում ենք՝ քաղաքի տարածության հանդեպ իրավունքի ձեռքբերման և նրանում իր տեսանկյունը առարկայացնելու հաջորդական գործընթացը նոր, քաղաքացիական որակներ է ձեռք բերում: Թե որքանով քաղաքային առօրյայում կարտացոլվի ու կառարկայանա քաղաքացիական դիտանկյունը՝ դժվար է կանխագուշակումներ անել: Սակայն ակնհայտ է, որ ի լրումն նախորդ շուրջ քսան տարիների ընթացքում Երևանում գերիշխող առևտրականի դիտանկյան, այն նոր որակներ է մտցնում մայրաքաղաքի առօրյայում և այնպիսի օրակարգային հարցեր է բարձրացնում քաղաքային դիսկուրսում, որոնք կարող են ազդեցիկ դերակատարություն ձեռք բերել քաղաքի մշակութային պատկերի հետագա փոխակերպումներում:

34 Խորհրդանշական է, որ իր ելույթում Երևանի նախկին քաղաքապետ Գագիկ Բեգլարյանը, անդրադառնալով **«Ուսանողական այգու»** բնապահպանական խնդիրների շուրջ **«Մենք ենք այս քաղաքի տերը»** քաղաքացիական նախաձեռնությանը, խիստ վրդովված կերպով շեշտել է. **«Մենք ենք այս քաղաքի ղեկավարները, մենք ենք որոշում կայացնողները. մենք պետք է աշխատենք այնպես, որ Երևանում խեղձ ժողովուրդը, բացի մեզնից, մի հատ էլ ուրիշ տերեր չունենա»**: Տե՛ս <http://www.a1plus.am/am/politics/2010/06/18/gagik-beglaryan>

THE URBAN CULTURE OF YEREVAN

Part 2: The Everyday Life and Cultural Transitions in the Post-Independence Period

Aghasi Z. Tadevosyan

In the Post-Soviet period everyday life in Yerevan changed entirely. The end of the total control of the people’s working and free time by the Soviet regime gave them a chance to manage their personal time. Emancipation of personal time provided people with an opportunity to create new forms and spheres of daily activity. Small business and trade – a largely novel form of communication for a post-soviet city – appeared, suggesting a rather new picture of the city. For some period petty dealers’ vision of a street – as a space for trade – became a principal characteristic feature of the city’s everyday life, influencing the processes of time and space organization. The traders’ voices became decisive. This stratum soon realized its vision and changed the cultural landscape of the city. The struggle for the right to the city was another process influencing the newly shaping development of everyday life of the city. The question: “Who does the right to realize his/her visions of the city belong to?” became crucial. In the clashes between interests of small traders, major business and crime, major business held the victory. These processes still continue. New social groups, which look at the city from ecological, aesthetical and other perspectives now struggle for their right to the city and to change the cultural forms of Yerevan according to their own vision.