



Джон Урри

# МОБИЛЬНОСТИ



образ общества



# **MOBILITIES**

John Urry

polity

Джон Урри

# МОБИЛЬНОСТИ

*Перевод с английского  
Андрея Лазарева*

Москва  
Праксис 2012



УДК 316.4  
ББК 60.5  
У71

Серия «Образ общества» выходит в свет при поддержке  
Фонда содействия изучению общественного мнения «Vox Populi»

*Редакционный совет серии:*

В.С. Вахштайн, И.Е. Дякин, Т.А. Дмитриев, В.А. Куренной,  
В.К. Левашов, В.В. Петухов, Д.М. Рогозин, А.М. Руткевич,  
В.В. Федоров, А.Ф. Филиппов, И.А. Фомян, А.Ю. Чепуренко

**Урри Дж.**

У 71 Мобильности [Текст] / пер. с англ. А.В. Лазарева, вступ. статья  
Н.А. Харламова. — М.: Издательская и консалтинговая группа  
«Праксис», 2012. — 576 с. — (Образ общества). — 2000 экз. —  
ISBN 978-5-901574-98-0 (в пер.)

«Mobilis in mobili», «подвижный в подвижной среде», — этот девиз капитана Немо, выгравированный повсюду на «Наутилусе», вполне мог бы стать эпиграфом книги британского социолога Джона Урри «Мобильности». Вся книга посвящена движению и его различным формам. Ее первая глава начинается с почти что борхесовского списка всевозможных групп людей, которые в современном мире постоянно передвигаются с одного места на другое. Однако, хотя людям отводится, пожалуй, первое место в иерархии феноменов, интересующих социологию мобильностей, в движении находятся не только люди, но и объекты, идеи, информация, риски, и многое другое. Именно движение, равно как и понимание организации всей социальной жизни через конкретно-исторические исследования социальных и технических систем, обеспечивающих это движение должны, по мысли Урри, стать основным предметом современной социологической науки.

УДК 316.4  
ББК 60.5

This edition is published by arrangement with Polity Press Ltd., Cambridge  
Настоящее издание опубликовано по соглашению с Polity Press Ltd., Cambridge

ISBN 978-5-901574-98-0 (рус.)  
ISBN 978-07456-3418-0 (англ.)

Copyright © John Urry 2007  
© А.В. Лазарев, перевод, 2012  
© Н.А. Харламов, вступительная  
статья, 2012  
© Р. Кисурин, оформление обложки,  
2012  
© Издательская и консалтинговая  
группа «Праксис», 2012



## СОДЕРЖАНИЕ

<i>Н.А. Харламов. Новое общество или новая наука об обществе? Социология мобильностей Джона Урри . . . . .</i>	<i>7</i>
Предисловие к русскому изданию . . . . .	59
Предисловие . . . . .	63

### ЧАСТЬ I. МОБИЛЬНЫЕ МИРЫ

Глава 1. Мобилизация социальной жизни . . . . .	67
Глава 2. «Мобильные» теории и методы . . . . .	89
Глава 3. Парадигма мобильностей . . . . .	130

### ЧАСТЬ II. ДВИЖЕНИЕ И КОММУНИКАЦИЯ

Глава 4. Тропы и тротуары . . . . .	159
Глава 5. «Общественные» поезда . . . . .	200
Глава 6. Оживление автомобиля и дорог . . . . .	233
Глава 7. Полет . . . . .	270
Глава 8. Соединяя и воображая . . . . .	303

## СОДЕРЖАНИЕ

### ЧАСТЬ III. ОБЩЕСТВА И СИСТЕМЫ В ДВИЖЕНИИ

Глава 9. Врата рая и ада .....	343
Глава 10. Сети .....	382
Глава 11. Встречи.....	410
Глава 12. Места .....	443
Глава 13. Системы и мрачные виды на будущее.....	471
Библиография .....	503
Алфавитный указатель .....	539

## *Уважаемые друзья!*

Фонд содействия изучению общественного мнения «Vox Populi» совместно с издательством «Праксис» продолжают издательскую программу «Образ общества». В течение последних нескольких лет в этой серии при финансовой поддержке ВЦИОМ вышли труды ряда выдающихся социологов современности — Юргена Хабермаса, Бориса Грушина, Энтони Гидденса и др. Теперь эту эстафету принимает наш Фонд. Вслед за работой Джона Урри, которую вы держите в своих руках, выйдут книги Джеффри Александера и Майкла Буравого.

Фонд «Vox Populi» видит свою миссию в изучении социальных проблем и процессов, привлечении к ним внимания общества, организации эффективного взаимодействия общества и власти. Стратегию развития и приоритетные темы для научных и прикладных разработок «Vox Populi» определяет Попечительский совет Фонда, в который входят видные ученые, исследователи общественного мнения, общественные деятели, представители государственного и муниципального управления. При поддержке Фонда издается «Социологический журнал» (главный редактор В.А. Ядов). Будем рады, если благодаря издательской программе «Vox Populi» вы откроете для себя захватывающий мир социальных исследований, ощутите радость понимания и новыми глазами посмотрите на себя и окружающий вас мир.

*Директор Фонда «Vox Populi»  
Константин Абрамов*



## НОВОЕ ОБЩЕСТВО ИЛИ НОВАЯ НАУКА ОБ ОБЩЕСТВЕ? СОЦИОЛОГИЯ МОБИЛЬНОСТЕЙ ДЖОНА УРРИ

«*Mobilis in mobili*» — «подвижный в подвижной среде». Девиз капитана Немо, выгравированный повсюду на «Наутилусе», вполне мог бы быть эпиграфом книги британского социолога Джона Урри «Мобильности». Действительно, вся книга посвящена движению. Первая глава начинается с почти что борхесовского списка всевозможных групп людей, которые в современном мире постоянно передвигаются с одного места на другое. Вскоре мы узнаем, что хотя людям отводится, пожалуй, первое место в иерархии феноменов, интересующих социологию мобильностей, передвигаются не только люди. Объекты, идеи, информация, отходы, опасности и многое другое находится в движении. И это движение — в этом состоит главный тезис Урри — должно быть основным предметом социологической науки<sup>1</sup>.

Но это не единственный повод вспомнить героя Жюль Верна. Герой «Двадцати тысяч лье под водой» и «Таинственного острова» и его подводная лодка «Наутилус» олицетворяют собой революцию в истории цивилизации и техники. Романы Верна были написаны

<sup>1</sup> Ср. замечания Роберта Парка о том, что для социологии представляет интерес прежде всего перемещение — не просто движение, но движение в связи с разумом. Социология Урри очень сильно пошатывает эту предпосылку, хотя, пожалуй, не отказывается от нее совсем. Парк Р.Э. (1925/2003). *Сознание бродяги: Рассуждения по поводу соотношения сознания и перемещения* (С.П. Баньковская. Пер.). *Социологическое обозрение*, 3(1), 35–37. (<http://sociologica.hse.ru/2003-3-1/28146472.html>).

во второй половине девятнадцатого века, примерно тогда же происходит их действие. А девятнадцатый век — это век зарождения огромных машин, главной задачей которых является обеспечение движения, и объединения этих машин в сложнейшие системы. Речь, конечно же, идет о железной дороге — изобретении, которое привело к формированию новой системы мобильностей (как называет это явление Урри) и организации всей социальной и хозяйственной жизни вокруг быстрого организованного перемещения людей и товаров на большие расстояния в масштабах целых больших регионов. Железная дорога изменила само пространство и время социальной и хозяйственной жизни, воплотила в жизнь индустриализм<sup>2</sup>. Подводная лодка «Наутилус» олицетворяет собой технологии (в первую очередь подвижные механические двигатели) и эстетику индустриальной эпохи. К тому же сложно вообразить себе подобное техническое чудо, ни одна часть которого не проехала какое-то расстояние от мастерской до места сборки по железной дороге.

Движение как ключевой социологический феномен и понимание организации всей социальной жизни через конкретно-исторические исследования социальных и технических систем, обеспечивающих это движение, — вот два краеугольных камня, на которых построена данная книга. В этой вводной статье я постараюсь описать истоки этих идей в предыдущих работах Урри и других видных социологических теоретиков; выделить и прокомментировать основные черты «мобильной социологии» Урри как социологической теории и обсудить «парадигматическое» значение, на которое претендует эта мобильная социология в контексте современных исследований, берущих начало в социологии Урри.

<sup>2</sup> Schivelbusch W. (1977/1986). *The railway journey: The industrialization of time and space in the 19th century*. Berkeley, CA: University of California Press.

# ИСТОКИ СОЦИОЛОГИИ МОБИЛЬНОСТЕЙ: ОЧЕРК ТВОРЧЕСТВА ДЖОНА УРРИ<sup>3</sup>

Сегодня профессор Ланкастерского университета (Англия) Джон Урри (р. 1946) входит в число самых известных ныне живущих социологов-теоретиков. Вместе с Джеффри Александером, Маргарет Арчер, Ульрихом Бекон, Мануэлем Кастельсом, Брюно Латуром, Джорджем Ритцером, Саскией Сассен, Ричардом Сеннетом он входит в плеяду родившихся в 1940-х годах ученых, которые начали свою социологическую работу в 1970-е годы — в то время, когда социология как наука снова массово стала распространяться и институционализироваться в пережившей две войны Европе. В «наследство» этим социологам достались противоречие между теориями конфликта и теориями порядка, дихотомия структуры и действия, разделение на количественные, статистические, массовые методы (в первую очередь опросы как собственно «социологический» количественный метод) и на этнографические, качественные методы. А их профессиональное становление пришлось на последовавший за 1968 годом период осознания, что социальная

<sup>3</sup> В написании данного раздела я отчасти основываюсь на биографической статье Adey P. (2011). John Urry. In P. Hubbard & R. Kitchin (Eds.), *Key thinkers on space and place* (2nd ed., pp. 432–439). Los Angeles, CA: SAGE. См. также Adey P. & Bissell D. (2010). Mobilities, meetings, and futures: An interview with John Urry. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 1–16. См. также Тысячнюк, М.С. (2004). Мобильная социология Джона Урри. *Журнал Социологии и Социальной Антропологии*, 7(4), 200–208. Харламов Н.А. (2008). Спустя 14 лет после «Хозяйств знаков и пространства»: Джон Урри о современном состоянии экономической социологии (Интервью). *ЭСФорум*, 11, 2–5. ([http://www.hse.ru/mag/news-letter/2008--5%20\(11\).html](http://www.hse.ru/mag/news-letter/2008--5%20(11).html)).

жизнь опять пришла в состояние коренного изменения. Именно в то время, когда эти люди заканчивали университеты и писали свои докторские диссертации, оказалось, что казалось бы, оформившийся послевоенный культурный, экономический, политический порядок несет в себе не годы спокойного (пусть и «подвешенного» на доктрине ядерного сдерживания) процветания, а ощущение новой грядущей трансформации. Постепенно стали осознаваться последствия культурного потрясения 1968 года и технологических новшеств в странах «первого мира», а именно — формирование нового социального устройства. Этот переход обещал быть столь же коренным, как и описанный социологами-классиками переход от традиционного общества к обществу промышленного модерна. В 1969 году Ален Турен вводит в обиход термин «постиндустриальное общество», с тем же термином выступает в 1973 году Дэниел Белл<sup>4</sup>. В 1977 году Чарльз Дженкс объявляет снос квартала Прюитт-Игоу в Сент-Луисе, Миссури, 15 июля 1972 года моментом смерти архитектурного модернизма и вводит в обиход идею постмодернизма (затем распространившуюся далеко за пределы собственно теории архитектуры)<sup>5</sup>. Одновременно в философии, лингвистике и антропологии популяризируются идеи постструктурализма, выходит за пределы чисто философских дебатов постпозитивизм.

Именно таков ландшафт, в котором начинал работу Джон Урри. Получив сперва степень бакалавра экономики (Кембриджский университет, 1967), Урри перехо-

<sup>4</sup> Touraine A. (1969/1971). *The post-industrial society. Tomorrow's social history: Classes, conflicts and culture in the programmed society* (L.F.X. Mayhew, Trans.). New York, NY: Random House. Белл Д. (1973/2004). *Грядущее постиндустриальное общество: Опыт социального прогнозирования* (2-е изд., В.Л. Иноземцев. Ред. Пер.). Москва, Российская Федерация: Academia.

<sup>5</sup> Jencks C. (1977/1984). *The language of post-modern architecture* (4th ed.). London, England: Rizzoli. P. 9.



дит к занятиям социологией и в 1972 году защищает в Кембридже диссертацию «Референтные группы и теория революции»<sup>6</sup>. Его первыми научными руководителями были известные британские специалисты по социальной стратификации Дэвид Локвуд и Джон Голдторп. После их ухода из Кембриджа в 1968 и 1969 годах соответственно Урри работает над диссертацией под руководством специалиста по исторической социологии Филипа Абрамса<sup>7</sup>. В 1970 году Урри получает пост преподавателя в Ланкастерском университете, в котором он и работает по сей день.

Первые работы Урри можно отнести к позднеструктуралистским исследованиям стратификации — в первую очередь социальных классов, групп и ролей — в русле британского прочтения марксистской социологии и экономики, сочетавшегося с рецепцией позднего американского структурного функционализма (Р.К. Мертон, С. Стоуффер) и американской прагматистской социальной психологии (Ч.Х. Кули, Дж.Г. Мид). Идею референтных групп<sup>8</sup> Урри связал с центральной для британской социальной науки проблемой классовой борьбы и ре-

<sup>6</sup> Вскоре опубликованную в виде книги: Urry J. (1973). *Reference groups and the theory of revolution*. London, England: Routledge and Kegan Paul.

<sup>7</sup> Интересно, что именно в эти годы социология в Кембридже, прежде «кочевавшая» между экономикой и антропологией, становится самостоятельным направлением преподавания и исследований.

<sup>8</sup> Понятие «референтной группы» было введено Гербертом Хайманом (Hyman H.H. (1942). *The psychology of status*. *Archives of Psychology*, 269.) и быстро стало одним из центральных понятий в социологии и социальной психологии применительно к проблемам социального статуса в межгрупповой перспективе. Систематическую трактовку этого понятия см., например, у Роберта Мертона: Мертон Р.К. (1968/2006). *Социальная теория и социальная структура* (Расш. изд., З.В. Каганова. Ред. Пер.). Москва, Российская Федерация: АСТ. Гл. XI.

волюционной классовой мобилизации. В этой же связи Урри впервые обращается к работе Торстейна Веблена о праздном классе<sup>9</sup>, ставшей впоследствии центральной для экономических и социологических исследований потребления. Одновременно Урри публикует работы по методологии науки, в том числе получившую в свое время широкую известность книгу «Социальная теория как наука»<sup>10</sup>, написанную в соавторстве с Расселом Китом.

В 1980-е годы Урри является одним из активных участников постструктуралистского (а затем постмодернистского) движения в социальной географии. В 1985–1992 годах он входит в редакционную коллегию основанного в 1983 году журнала *Environment and Planning D: Society and Space*<sup>11</sup>, ставшего главным рупором этого движения. Из известных ученых, работавших в этом направлении, можно назвать географов Дерека Грегори, Майкла Дира, Дэвида Лея, Дорин Мэсси, Аллена Скотта, Найджела Трифта, Долорес Хэйден. Из видных социологов в это сообщество входил Энтони Гидденс. Эта группа исследователей предложила систематический способ исследования связи основных структур капиталистического хозяйства с пространственно-временными отношениями<sup>12</sup>, тем самым сместив фокус экономической географии с чисто статистических исследований размещения хозяйственных объектов в пространстве. Эти исследования можно назвать британским «ответом» на кризис позитивизма, наступивший в конце 1960-х в англо-саксонской социальной и экономической географии<sup>13</sup>. Одновременно они «открыли»

<sup>9</sup> Веблен Т. (1899/1984). *Теория праздного класса* (С.Г. Сорокина. Пер.). Москва, СССР: Издательство Прогресс.

<sup>10</sup> Keat R. & Urry J. (1975). *Social theory as science*. London, England: Routledge and Kegan Paul.

<sup>11</sup> <http://www.envplan.com/D.html>

<sup>12</sup> См. Gregory D. & Urry J. (Eds.). (1985). *Social relations and spatial structures*. New York, NY: St. Martin's Press.

<sup>13</sup> Американским «ответом» была марксистская география, в первую очередь продвигавшаяся Дэвидом Харви и журна-

географию для социальных, политических, гуманистических тем (например «телесности» и «аффекта»), а впоследствии для феминистских, постструктуралистских, постколониальных, постмодернистских исследовательских ориентаций.

К концу 1980-х годов Урри вместе со Скоттом Лэшем разрабатывает концепцию «дезорганизованного капитализма», пришедшего на смену промышленному капитализму эпохи модерна<sup>14</sup>. Одной из центральных черт этого перехода является переход от промышленного производства, производства материальных «промышленных товаров» (таких как автомобили Форда) к хозяйствам «знаков и пространства», в которых центральную роль играет сфера услуг и хозяйственные отношения, связанные с нематериальными ценностями (например брэндами). Вокруг этих ценностей образуются целые культурные индустрии. Так, львиную долю стоимости автомобиля «Тойота» или планшетного компьютера iPad составляет стоимость дизайна и брэнда, тогда как костяк хозяйства эпохи индустриализма — производство — дезорганизуется, разносится в пространстве и времени, организуется в гибкую глобальную систему. Соответственно, американский рабочий, собирающий Форд и являющийся важнейшим игроком иерархической корпорации Форд (и одним из потенциальных покупателей этого самого Форда), преобразуется в субподрядного китайского рабочего, паяющего платы для iPad в провинции Гуандун (и не имеющего никакой возмож-

лом *Antipode* ([http://onlinelibrary.wiley.com/journal/10.1111/\(ISSN\)1467-8330](http://onlinelibrary.wiley.com/journal/10.1111/(ISSN)1467-8330)). См. об этом Peet R.J. (1998). *Modern geographical thought*. Malden, MA: Blackwell.

<sup>14</sup> Lash S. & Urry J. (1987). *The end of organized capitalism*. Cambridge, England: Polity. См. Лэш С. & Урри, Дж. (1994/2008). *Хозяйства знаков и пространства. Введение* (М.С. Добрякова, Пер.). *Экономическая социология*, 9 (4), 49–55. (<http://ecsoc.hse.ru/issues/2008-9-4/index.html>).

ности приобрести iPad). В этих работах Урри напрямую обращается к феномену потребления и его центральному месту в позднекапиталистических социальных и хозяйственных системах.

В 1990 году выходит одна из самых известных работ Урри — «Взгляд туриста»<sup>15</sup>, в которой развивается концепция взгляда, визуальности, как привилегированного чувства в обществе модерна и постмодерна. Это чувство является центральным для опыта туриста — человека, который совершает перемещение в определенные места, которые он как турист должен созерцать (причем опыт туриста для Урри — прежде всего зрительный, а уже затем слуховой, осязательный или обонятельный). Соответственно, и туристические места формируются таким образом, чтобы в них были условия для созерцания — и для технологической фиксации взгляда, прежде всего через фотографирование. В условиях глобализации вокруг туристических мест складываются свои собственные «культурные индустрии» — например, индустрии, обеспечивающие перемещение туристов. К таким индустриям, кстати, относятся железные дороги в Англии середины XIX века, окончательно превратившие Озерный край на границе с Шотландией в доступное туристам место. Но значительная доля этих хозяйственных отношений напрямую связана со знаками. Так, в создании Озерного края как туристического места значительную роль сыграли поэты Озерной школы (С.Т. Кольридж, У. Вордсворт, Р. Саути). Железная дорога же просто завершила формирование места как туристической «мекки» (хотя, как подчеркивает Урри, в

<sup>15</sup> Urry J. & Larsen J. (2012). *The tourist gaze 3.0* (3rd edition). Thousand Oaks, CA: SAGE. См. Урри Дж. (2002/2005). Взгляд туриста и глобализация. В В.В. Зверева (Ред.), *Массовая культура: Современные западные исследования* (с. 136–150, А. Шередега. Пер.). Москва, Российская Федерация: Фонд научных исследований «Прагматика культуры».

каждом конкретном случае последовательность может быть разной, успех или неудача тех или иных мест — системный эффект). В работах Урри о туризме впервые в полной мере проявляется его интерес к перемещениям и их роли в социальных отношениях: турист — одна из социальных категорий, в определении которой наиболее очевидна роль движения. Причем перемещается не только тело туриста: движутся поезда, самолеты, фотографии, сувениры, открытки, более того, во многих случаях реальное перемещение предваряется виртуальным перемещением (посредством журналов о путешествиях или Интернета) и воображаемым перемещением (посредством предвкушения предстоящего путешествия, которое затем может заново переживаться в воспоминаниях). Все эти перемещения играют роль в туристических хозяйствах знаков и пространства: так, приятные воспоминания об отпуске в Турции могут в конце концов подвигнуть человека на еще одну путевку туда же.

К середине 1990-х годов в работе Урри возникает новое направление — исследования, связанные с отношениями человека и природы. Продолжая свои работы 80-х об отношениях общества и пространства, Урри в соавторстве с Филом Макноттоном<sup>16</sup> систематически исследует конструирование природы как отделенной от общества, формирование идеи «ландшафта», возникновение дискурсов устойчивого развития и охраны окружающей среды. «Инвайронментальную социологию» Урри отличает внимание к основополагающим характеристикам капиталистического хозяйства, связи социальных отношений и пространственных форм, роли телесности и человеческих чувств (прежде всего взгляда) в отношениях человека и природы, вопросам управления и роли государства как агента управления в системе этих отношений.

<sup>16</sup> Macnaghten P. & Urry J. (1998). *Contested natures*. London, England: SAGE.

В 2000 году Урри публикует книгу «Социология за пределами обществ»<sup>17</sup>. Основной идеей этой книги стала проблематизация центрального для социологии понятия «общество». Порывая со своим «структурным» (или «структуралистским») прошлым, Урри, автор книги о референтных группах в структуре индустриального общества и их роли в революционных изменениях, пишет, что идея общества как ограниченной и относительно замкнутой системы является следствием европейской идеи национализма, пост-вестфальского суверенитета и национального государства с соответствующей ему четко определенной национальными границами территорией. Опираясь на теорию метафоры Лакоффа и Джонсона<sup>18</sup>, Урри рассматривает историю метафор, к которым обращались социологи для определения понятия общества — таким как организм (у Герберта Спенсера), структура (у неомарксистов), обмен (у экономистов и методологических индивидуалистов, например Джорджа Хоманса). Если эти метафоры могли что-то дать для исследования национальных государств-обществ эпохи индустриального модерна, то в эпоху глобализации и дезорганизованного капитализма использование этих метафор, как пишет Урри, лишь затуманивает взгляд социолога и не позволяет ему обратиться к центральным социальным процессам и феноменам. Вместо того, чтобы переопределять понятие общества и пытаться очистить его от этих неадекватных проблеме метафор, Урри предлагает сделать центральным понятием социологии мобильность — всевозможные перемещения людей, вещей, образов. Для этого ему требуется новый набор метафор (которые, как пишут Лакофф и Джонсон, являются для человека одним из основных

<sup>17</sup> Urry J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London, England: Routledge.

<sup>18</sup> Лакофф Дж. & Джонсон М. (1980/2008). *Метафоры, которыми мы живем* (А.Н. Баранов. Ред. Пер.). Москва, Российская Федерация: УРСС.

способов познания мира и обращения к нему — и ученые здесь не исключение). В числе метафор, к которым обращается Урри, — путешествие, поток, граница, сеть, номады, туристы. Урри обращается к акторно-сетевому анализу технологий и пишет, ссылаясь на работы Аннмари Моль и Джона Ло<sup>19</sup>, что в основе понятия «общество» лежит метафора четкого ограниченного региона, отличного от других регионов. Тогда как мир глобализации — это мир сетей и потоков<sup>20</sup>, мир, в котором социальные отношения не ограничены территориями национальных государств и не заданы сплошными физическими расстояниями на местности. Напротив, в этом мире пространственно удаленные места связываются в сети, а находящиеся между ними территории могут быть «пусты», как поверхность Атлантического океана (хотя, как отметил бы Урри, на поверхности океана существуют, например, гигантские мусорные пятна<sup>21</sup>). Так, Урри обращается к вопросу о том, где живут (в буквальном смысле, например, «проживать в двухкомнатной квартире с потолком 2,5 метра») люди. Подобные вопросы сегодня часто связываются с хайдеггеровским понятием «обитание» (*wohnen*)<sup>22</sup>. Урри указывает на то, что традиционные трактовки этого понятия слишком часто привязывают обитание к конкретному ограниченному месту. Тогда как понимание места обитания как жидкого, «флюидного» феномена, включенного в

<sup>19</sup> Mol A. & Law J. (1994). Regions, networks and fluids: Anaemia and social topology. *Social Studies of Science*, 24, 641–671.

<sup>20</sup> В этой связи очень большое значение имеют работы Мануэля Кастельса: Castells M. (1996/2010). *The information age: Economy, society, and culture. Vol. 1: The rise of the network society* (2nd ed., with a new preface). Chichester, England: Wiley-Blackwell.

<sup>21</sup> Law K.L. (2010). Plastic accumulation in the North Atlantic subtropical gyre. *Science*, 329, 1185–1188.

<sup>22</sup> Heidegger M. (1954/2008). Building dwelling thinking. In D.F. Krell (Ed.), *Martin Heidegger: Basic writings* (pp. 343–363). New York, NY: HarperCollins Publishers.

сложные сети с удаленными феноменами, позволит, например, указать на то, что жить в квартире значит также жить в подъезде и во дворе. Причем здесь невозможно четко — как мелом на полу — провести границу между «общественным» пространством и «частным», также как невозможно четко указать границу между чаем в стакане и растворяющимся в нем кусочком сахара. Кроме того, жить в квартире значит еще и выстраивать жизнь в зависимости от связей с другими местами, скажем, с квартирой родителей. Родителям можно позвонить — тем самым задействовав телефонную инфраструктуру, позволяющую вступить во взаимодействие с пространственно удаленными людьми, — но подчас звонок будет лишь средством назначить время взаимного посещения, потребующего в свою очередь поездки на автобусе через несколько районов. Неадекватность понятия «общество» для описания подобных явлений становится явной, если вспомнить, что сегодня многие подобные обыденные семейные взаимодействия пересекают границы стран и вполне могут охватывать несколько континентов. Все эти связи и действия имеют социальную природу. Переопределение предмета социологии через понятие мобильности позволяет увязать вместе социальные отношения, процессы и взаимодействия, различные виды пространства и времени и материальную «оснастку» этих процессов.

В 2003 году выходит книга «Глобальная сложность»<sup>23</sup>, в которой Урри развивает начатый в «Социологии за пределами обществ» анализ метафор глобального и привлекает для исследования глобальных потоков аппарат теории сложности и нелинейной системной динамики. В частности, он опирается на идеи неравновесной термодинамики Пригожина, соединяя их с теорией систем Лумана и понятием эмерджентности и ассамбляжа в их пост-делезианской трактовке, и предлагает использо-

<sup>23</sup> Urry J. (2003). *Global complexity*. Cambridge, England: Polity.



вать этот концептуальный аппарат для исследования глобализации<sup>24</sup>. Глобализацию Урри понимает прежде всего как сложный, системно организованный социальный феномен, происходящий во множестве масштабов одновременно. Как считает Урри, исследование подобных феноменов — например распространения Интернета и последовавших за ним изменений в социальных взаимодействиях — бессмысленно в терминах национально-ограниченной социологии (так, для Урри бессмысленным было бы исследование «распространения Интернета в России» — соответствующие инфраструктуры и социальные связи лишь отчасти конституируются государственными границами Российской Федерации, а в наиболее важных отношениях они и вовсе находятся к ним «в другой плоскости»). Но что еще более важно, подобные исследования невозможно проводить с точки зрения линейно развивающихся во времени и пространстве явлений. Скажем, развитие Интернет-услуг «социальных сетей» — таких как Facebook и Вконтакте — трудно объяснить через простой численный рост пользователей. Напротив, в районе 2007–2008 годов в глобальном масштабе произошло системное изменение практик взаимодействия между людьми, в результате которого эти приложения из простого развлечения превратились в неотъемлемый элемент повседневной жизни и повседневного общения (что и обусловило экспоненциальный рост числа пользователей и трафика соответствующих веб-сайтов). Аналогичным образом можно описывать революционный успех гаджетов от компании Apple. Для понимания подобных процессов не годится аппарат линейных зависимостей и простых «механических» причинно-следственных связей. Их описание требует таких

<sup>24</sup> См. Пригожин И., Стенгерс И. (2003). *Порядок из хаоса: Новый диалог человека с природой*. Москва, Российская Федерация: УРСС.

понятий, как энтропия, положительная обратная связь, зависимость от пути развития.

Развитию заложенных в «Социологии за пределами обществ» идей Урри посвятил последние десять лет, а кульминацией этих исследований стала книга «Мобильности». Ей предшествовали несколько крупных исследовательских проектов, в которых Урри систематически обращался к исследованиям транспорта<sup>25</sup>. Главной идеей этого обращения было переосмысление перемещения. В логистике и транспортных исследованиях перемещение часто понимается как передвижение из точки А в точку Б по наиболее оптимальному с точки зрения пройденной дистанции и затраченных времени и энергии маршруту. Для Урри же перемещение — это социальный процесс, в основе которого — социально заданная необходимость присутствия в определенном месте и в определенное время. Так, семейная жизнь — это не только отношения родства или брачный статус, но и телефонные звонки, дни рождения, семейные обеды, поездки за едой в супермаркет — причем каждое подобное действие предполагает какое-либо перемещение тел, вещей и информации. Кроме того, социальные явления и процессы происходят и во время перемещений: так,

<sup>25</sup> См. напр. Larsen J., Urry, J. & Axhausen K. (2006). *Mobilities, networks, geographies*. Aldershot, England: Ashgate. Книга представляет собой переработанную версию исследования социальных связей в Англии. В этом исследовании различные социальные связи и взаимодействия (дружеские, семейные, рабочие и т. п.) рассматривались с точки зрения того, где, когда, в каких контекстах эти связи требуют встречи или присутствия человека в определенном месте и, соответственно, какого рода перемещения и какие транспортные инфраструктуры задействуются людьми в повседневной жизни. Исследование спонсировалось Министерством транспорта Великобритании.

в автобусе люди могут назначать встречи через текстовые сообщения или читать деловые документы. Время в пути оказывается не «мертвым временем», а временем, наполненным социальной жизнью и обыденными практиками. Наконец, в этих же исследованиях появляется центральная для Урри идея сетевого капитала — по аналогии с формами капитала у Бурдье и его последователей<sup>26</sup>. Сетевой капитал включает в себя всевозможные действительные и потенциальные взаимодействия с пространственно удаленными людьми, вещами, местами, информацией, а также соответствующие виды передвижения. Человек, эффективно использующий сотовый телефон, повышает свой сетевой капитал; живущий в отдаленном пригороде человек без машины оказывается в ущемленном положении, так как он не может свободно, без привязки к длительным передвижениям на общественном транспорте, посредством встреч поддерживать связи с другими людьми.

В книге «Мобильности» Урри систематизирует предложенную им «новую парадигму мобильностей»<sup>27</sup>. Мобильность — реальные и потенциальные перемещения в их связи с социальными отношениями в пространстве и времени, — как и в «Социологии за пределами обществ», является центральным понятием социологии. Появляется новое понятие систем мобильности, при помощи которого Урри описывает устройство социальной жизни в масштабах целых исторических эпох. Систематически исследуются различные виды пе-

<sup>26</sup> Бурдье П. (1983/2002). Формы капитала (М.С. Добрякова. Пер.). *Экономическая социология*, 3(5), 60–74. (<http://ecsoc.hse.ru/issues/2002-3-5/index.html>). Радаев В.В. (2002). Понятие капитала, формы капиталов и их конвертация. *Экономическая социология*, 3(4), 20–32. (<http://ecsoc.hse.ru/issues/2002-3-4/index.html>).

<sup>27</sup> Впервые это словосочетание появилось в статье Sheller M. & Urry J. (2006). *The new mobilities paradigm. Environment and Planning A*, 38, 207–226.

ремещений, такие как пешие и велосипедные передвижения, поездки на поездах, управление автомобилем, полеты на самолетах, воображаемые и виртуальные перемещения. Вопросы социальной структуры и стратификации (с которых, напомним, Урри начинал свою исследовательскую карьеру) переосмысляются через центральную идею сетевого капитала. Социальные связи и социальные сети (в «традиционном» социологическом понимании) анализируются как требующие постоянной, систематической «работы» по их поддержанию, прежде всего через реальные или виртуальные встречи. Последние оказываются центральным элементом социальной и хозяйственной жизни. Пространство и время включаются в предмет социологии через то, как в них определяются и располагаются места встреч и инфраструктуры перемещений. Наконец, системы мобильностей связываются с общим состоянием социальной жизни и вероятными сценариями ее развития в ближайшем будущем, в особенности с учетом тех ресурсов, которые требуются для их создания и поддержания в работоспособном состоянии. Последнюю тему Урри разовьет впоследствии в книге «Изменения климата и общество»<sup>28</sup>, вводя идею ресурсного капитализма (к этой книге я буду неоднократно обращаться ниже).

### НОВАЯ ПАРАДИГМА МОБИЛЬНОСТЕЙ И ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ СОЦИОЛОГИИ

Еще Роберт Парк утверждал, что «в перемещении... возникает... специфический тип организации, который мы называем “социальным”. Характерной чертой

<sup>28</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. Cambridge, England: Polity.

социального организма, если можно его так назвать, является тот факт, что он состоит из индивидов, способных к независимому перемещению»<sup>29</sup>. Урри всецело принимает эту базовую посылку (так и оставшуюся для Парка заметкой между делом). Его «мобильная социология» претендует на статус теоретического и методологического нововведения, имеющего общесоциологическое значение. Не случайно Урри называет свой подход «парадигмой»<sup>30</sup>. Как же относится «новая парадигма» к основным социологическим вопросам и может ли она претендовать на статус полноценной социологической теории и методологии?

Описанные выше этапы работы Урри и его основные исследовательские интересы органично вплетаются в «новую парадигму». Книга о мобильностях, таким образом, оказывается итогом долгого исследовательского пути. Проследивание этого пути позволяет понять, каковы основные решаемые Урри проблемы и на чем основаны его решения и исследовательские приемы.

Первое, что бросается в глаза при взгляде на работы Урри, — он систематически работает как макросоциолог и его теоретические предпочтения определенно лежат в области объяснения социальной жизни через общие, системные параметры, выходящие за пределы индивидуального действия. И это видно прежде всего в том, как в книге «Мобильности» развивается идея систем

<sup>29</sup> Парк Р.Э. (1925/2003). Сознание бродяги: рассуждения по поводу соотношения сознания и перемещения (С.П. Баньковская. Пер.). *Социологическое обозрение*, 3(1), 35–37. (<http://sociologica.hse.ru/2003-3-1/28146472.html>). С. 36.

<sup>30</sup> Интересно вспомнить, что в начале своей карьеры Урри много занимался философией социальных наук, в том числе конкретно идеями Томаса Куна. Urry J. (1973). Thomas S. Kuhn as sociologist of knowledge. *The British Journal of Sociology*, 24, 462–473.

мобильности. Система мобильности — это комплекс социальных отношений и материальной инфраструктуры, который делает определенный вид перемещения возможным. Точнее, не просто возможным «в принципе», но повторяемым, предсказуемым, доступным широкому кругу людей и объектов. Системы мобильностей включают не только собственно движущихся людей и объекты, но и всевозможные идеи, связи, неподвижные объекты инфраструктуры и все, что их обеспечивает и снабжает. Любое отдельное действие и перемещение возможно лишь как включенное в определенный комплекс систем мобильности.

Так, около двух часов назад я совершил весьма простое действие — пятиминутную перебежку под дождем из дома в университет. Но это элементарное, минимальное действие на самом деле включено в сложный комплекс систем мобильности. Я бежал по тротуару, который покрыт асфальтом, привезенным за сотни миль и уложенным при помощи машин, собранных в другом штате из элементов со всего мира. Находясь в центральном Массачусетсе, я поднялся на пятый этаж на лифте, собранном из китайских и японских частей и обслуживаемом механиками из другого города. На моих ногах надеты босоножки, произведенные в Таиланде и купленные в пригородном торговом центре, до которого меня на автомобиле довез мой друг. Все это обеспечивается непрерывным потоком добываемой в Мексиканском заливе и на Ближнем Востоке нефти. Если на минуту представить себе, что, скажем, улица, по которой я бежал под дождем, по каким-либо причинам осталась бы на два-три года без ремонта, моя пробежка скорее всего не состоялась бы; в лучшем случае мне пришлось бы бежать по соседней улице, а то и вовсе перебираться через лужи и выбоины, одев предварительно сапоги. Любой мелкий сбой в любой из этих систем мог бы привести к тому, что мое действие осложнилось бы или вовсе стало невозможным. А как пишет экономист Чарльз Перроу (на работы

которого Урри ссылается неоднократно), мелкие и не очень мелкие происшествия являются нормальной чертой сложных систем, но нередко они чреваты серьезными, а то и катастрофическими последствиями<sup>31</sup>.

В подобных ситуациях Урри интересуется не столько деталями конкретных действий, мест и отношений (хотя, как видно из моего примера, они вполне могут поддаваться анализу в общей перспективе мобильной социологии), сколько самими системами, в которые эти элементарные феномены включены. И здесь приобретает центральное значение вопрос о том, как исторически складываются системы мобильности, какие системы мобильности и в каких масштабах становятся доминирующими и каковы сценарии их смены, в том числе в будущем. Наиболее интересующая самого Урри система мобильности — это, конечно, система автомобильности<sup>32</sup>, основанная на небольшом механическом средстве передвижения, находящемся в частной собственности и имеющем работающий на нефтепродуктах двигатель внутреннего сгорания. Эта система, как считает Урри, определяет облик XX века, подчиняет себе практически весь спектр социальных, культурных, политических, хозяйственных феноменов и задает доминирующие пространственно-временные формы. Так, со времен Форда автомобиль — это наиболее яркий образец потребительского товара, производящегося промышленным способом. Производство бензина для частных автомашин требует координации хозяйственной деятельности в глобальном масштабе — от пустынь Аравийского полуострова до нефтеперерабатывающих заводов в Гуджарате и автозаправки на углу соседней улицы. Непрерывное функционирование системы автомобильности в гло-

<sup>31</sup> Perrow C. (1984/1999). *Normal accidents: Living with high-risk technologies*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

<sup>32</sup> Urry J. (2004). The 'system' of automobility. *Theory, Culture and Society*, 21, 25–39. Гл. 6 наст. изд.

бальном масштабе требует непрерывного потока нефти — политические последствия этой «нефтяной иглы» легко заметить на примере войн в Ираке и Ливии и политического кризиса в Ормузском заливе. Разлив нефти в Мексиканском заливе в 2011 году — это лишь малая толика экологических последствий системы автомобильности. Кроме того, автомобильность — это еще и мощнейший культурный пласт<sup>33</sup>, от американских *road movies* до писаных и неписаных правил дорожного движения на итальянских автострадах. Особый режим телесности и восприятия пространства<sup>34</sup> также входит в систему автомобильности: Москва через ветровое стекло стоящего в пробке автомобиля — это совсем другое пространство, чем Москва для пробирающегося через эту пробку «в неположенном месте» пешехода. Автомобильность задает особые пространственно-временные формы, в частности, автомобилизированный город<sup>35</sup> и автомобилизированную субурбию, и делает возможной такие повседневные практики, как загородный пикник в удаленном месте в выходной день или встреча в придорожном кафе. В этой связи интересно задуматься о городском планировании, например, сравнить Москву — город, чьи генеральные планы до последнего времени разрабатывались исходя из предпосылки о доминировании общественного транспорта, прежде всего метро, а не частного автомобиля, — и Токио, который с 60-х годов строился специально под частную автомашину. Как только политическое сдерживание автомобильности устранилось с распадом СССР, Москва оказалась подчинена системе автомобильности в той же мере, в какой ей подчинен Лондон или Нью-Йорк.

<sup>33</sup> Miller D. (Ed.). (2000). *Car cultures*. Oxford, England: Berg.

<sup>34</sup> Sheller M. (2004). Automotive emotions: Feeling the car. *Theory, Culture and Society*, 21, 221–242.

<sup>35</sup> Thrift N. (2004). Driving in the city. *Theory, Culture and Society*, 21, 41–59.



Для Урри все эти многомерные отношения в конечном итоге подчинены социальным отношениям, которые становятся возможными благодаря частному автомобилю. В числе таких отношений и обыденные практики потребления, и возможность гибкого планирования времени и передвижений, относительно независимого от централизованных систем транспорта вроде автобусов и метро, и в первую очередь, конечно, многочисленные встречи, присутствия и со-присутствия, которые позволяет автомобильность. Скажем, семейная поездка в американский национальный парк — занятие, которое без автомашины становится совершенно бессмысленным, — это хороший пример присутствия в определенном месте, которое одновременно является «исполнением», «перформансом» собственно семейной жизни.

Как макросоциолог, не чуждый вопросам социальных изменений, Урри ищет пути исторического описания того, как сформировалась система автомобильности. Так, он неоднократно обращается к тому, как в начале XX века в результате нескольких относительно случайных и относительно мелких событий произошла фиксация технологии автомобильного двигателя как двигателя внутреннего сгорания — хотя паровой двигатель и уже существовавший тогда электродвигатель на тот момент были более производительными. В этой же связи можно вспомнить, как складывалась в Соединенных Штатах автомобильная субурбия. Важнейшую роль в ее формировании сыграла национальная система автострад, сделавшая возможным постоянное проживание среднего класса за пределами плотных городов. Два главных толчка к развитию этой системы — рузвельтовский «Новый курс», включавший кейнсианскую программу увеличения государственных расходов, в том числе на огромные общественные инфраструктурные проекты, и эйзенхауэровский план национальной системы автострад, призванной облегчить транспортировку наземных

войск на случай советского вторжения, а также рассеять население по территории страны с тем, чтобы уменьшить возможный ущерб от советской ядерной бомбардировки. Оба этих толчка имели в своей основе соображения, мало относящиеся собственно к системе автомобильности, но легко заметить, как эта система быстро сделала систему автострад одним из ключевых своих элементов. Еще более явно подобные процессы проявились в ходе становления Лос-Анджелеса в первые десятилетия XX века. Первые пригороды Лос-Анджелеса, который мы сегодня привыкли считать архетипическим автомобильным городом, имели трамвайное сообщение. Трамвайную систему Лос-Анджелеса в середине 1940-х годов поглотила и уничтожила холдинговая компания National City Lines, «прикрывавшая» консорциум автомобильных и нефтяных компаний во главе с корпорацией General Motors. Именно это направило Лос-Анджелес по пути автомобильного sprawl<sup>36</sup> — и процесс этот, как отмечает Урри, пошел нелинейно, в соответствии с принципами зависимости от пути развития и положительной обратной отдачи.

Кроме того, именно через идею доминирующих систем мобильностей Урри объясняет изменения пространства и времени — то, что принято называть «урбанизмом». Особенно важными для Урри в этом ключе являются те изменения в системах мобильности, которые становятся возможными с массовым социальным принятием стационарных и мобильных систем телекоммуникации — сотовых телефонов, Интернета, мобильных коммуникативных

<sup>36</sup> Wachs M. (1996). The evolution of transportation policy in Los Angeles: Images of past policies and future prospects. In A. J. Scott & E. W. Soja (Eds.), *The city: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century* (pp. 106–159). Berkeley, CA: University of California Press. Ingersoll, R. (2006). *Sprawl town: Looking for the city at its edges*. New York, NY: Princeton Architectural Press.

гаджетов, систем навигации GPS. Стоит подчеркнуть, что именно новые социальные и культурные практики выступают здесь как «достаточное условие» социальных изменений; сами по себе новые технологии инертны, они являются лишь «необходимым условием».

Урри отталкивается от зиммелевской концепции жизни в большом городе<sup>37</sup> и показывает, что на место универсальной пространственно-временной координации моментов и мест, основывающейся на стандартном времени, и работающих по строгому расписанию систем мобильности (идеалом такой системы является железная дорога) приходит подвижная, гибкая система потоков и «мгновенного времени»<sup>38</sup>. Зиммель писал, что «техника жизни больших городов вообще немыслима без самого точного распределения всякой деятельности и всех взаимоотношений по установленной схеме времени, лежащей вне субъекта»<sup>39</sup>. Сегодняшние же города, благодаря возможности мобильной координации встреч и перемещений, полностью меняют эту ситуацию. Места и моменты встречи сами по себе становятся мобильными, флюидными, в терминологии Ло и Моль<sup>40</sup>. Вместо прежнего «встретимся у памятника Пушкину ровно в

<sup>37</sup> Зиммель Г. (1903/2002). Большие города и духовная жизнь. *Логос*, 34(3–4), 23–34. ([www.ruthenia.ru/logos/number/34/02.pdf](http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/02.pdf)).

<sup>38</sup> Урри опирается на разработанные Мануэлем Кастельсом идеи «пространства потоков» и «мгновенного времени», интерпретируя их через идею мобильности. См. Castells M. (1996/2010). *The information age: Economy, society, and culture. Vol. 1: The rise of the network society* (2nd ed., with a new preface). Chichester, England: Wiley-Blackwell.

<sup>39</sup> Зиммель Г. (1903/2002). Большие города и духовная жизнь. *Логос*, 34(3–4), 23–34. ([www.ruthenia.ru/logos/number/34/02.pdf](http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/02.pdf)). С. 26.

<sup>40</sup> Law J. & Mol A. (2001). Situating technoscience: An inquiry into spatialities. *Environment and Planning D: Society and Space*, 19, 609–621. Вахштайн В.С. (2005). Возвращение материального. «Пространства», «сети», «потоки» в акторно-сетевой теории. *Социологическое обозрение*, 4(1), 94–115. (<http://sociologica.hse.ru/2005-4-1/28147282.html>).

восемь часов вечера» современный горожанин вполне может действовать в режиме «давай созвонимся около восьми и встретимся где-нибудь в центре»<sup>41</sup>. Причем если встречающиеся задержатся «в центре» допоздна и опоздают на автобус, они вполне могут добраться до дома на автомашине (или — что то же самое — на такси). Эти социальные практики задействуют сложные технологические инфраструктуры, но и сами эти инфраструктуры (от автозаправок до сетей сотовой связи) усложняются, на место вертикальных иерархий приходят горизонтальные сети. Городская среда и городская жизнь переходит в состояние, которое Стивен Грэхэм и Саймон Марвин называют, опираясь на первые работы Урри о мобильности, «расщепляющимся урбанизмом»<sup>42</sup>.

## ОСНОВНЫЕ СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ ПОНЯТИЯ МОБИЛЬНОЙ СОЦИОЛОГИИ

Таким образом, понятие мобильности оказывается для Урри базовым элементом «социальной онтологии». Исходя из этой «онтологии» Урри выстраивает корпус аксиом, теоретических положений, методологических приемов, вопросов и задач, которые должна решать «мобильная социология». И здесь стоит прояснить несколько очень важных моментов, связанных с базовыми, фундаментальными характеристиками социологии Урри. Прежде всего, нужно определиться с тем, что лежит в основе социальности и какова природа этой социальности.

<sup>41</sup> О новых понятиях для исследований городской повседневности см. Амин Э. & Трифт Н. (2002). Внятность повседневного города (С.П. Баньковская. Пер.). *Логос*, 34, 209–233. ([www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf](http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf)).

<sup>42</sup> Graham S. & Marvin S. (2001). *Splintering urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. London, England: Routledge.

Как справедливо отметил Александр Гофман, книга «Социология за пределами обществ»<sup>43</sup> написана так, что у читателя создается ощущение, что никаких обществ вовсе не существует, что общество — лишь эпифеномен, пережиток идеологии национального государства<sup>44</sup>. Следовательно, и объяснение того, что мы называем «социальной жизнью», должно лежать где-то в другой, не-или вне-социальной плоскости.

В книге «Мобильности» общество и социальный порядок, однако, вовсе не исчезают, растворившись в воздухе постмодерна. Напротив, эпиграфом к этой книге вполне могло бы стать утверждение Эмиля Дюркгейма, что общество представляет собой реальность *sui generis*, не сводимую к сумме индивидов и их сознаний. Более того, в своей крайней книге об изменениях климата Урри прямым текстом заявляет, что «такая вещь, как общество, существует»<sup>45</sup>. Какова же, согласно Урри, сущность социальных отношений и социального порядка?

В исследованиях мобильностей Урри отталкивается от базового понятия встречи. Необходимость встречи, присутствия или со-присутствия — причем, в отличие от, скажем, Эша Амина и Найджела Трифта<sup>46</sup>, Урри оп-

<sup>43</sup> Urry J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London, England: Routledge.

<sup>44</sup> Гофман А.Б. (2005). Существует ли общество? От психологического редукционизма к эпифеноменализму в интерпретации социальной реальности. *Социологические исследования*, 2005(1), 18–25.

<sup>45</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. London, England: Polity. P. 155.

<sup>46</sup> Амин Э. & Трифт Н. (2002). Внятность повседневного города (С.П. Баньковская. Пер.). *Логос*, 34, 209–233. ([www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf](http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf)). Amin A. & Thrift N. (2002). *Cities: Reimagining the urban*. Cambridge, England: Polity. Ср. Парк Р.Э. (1925/2003). Сознание бродяги: рассуждения по поводу соотношения сознания и перемещения (С.П. Баньковская. Пер.). *Социологическое обозрение*, 3(1), 35–37. С. 36. (<http://sociologica.hse.ru/2003-3-1/28146472.html>).

ределенно отдает приоритет исследованию человеческих встреч — это то, что движет всей совокупностью перемещений. Без человеческой необходимости (или желания) быть в определенное время в определенном месте никаких передвижений бы, конечно, не было. Так, турист перемещается, чтобы оказаться, например, на Таймс Сквер в Нью-Йорке. И это перемещение «тащит» за собой гигантские пласты других перемещений — от перемещений информации (размещенных в сети Facebook фотографий) до перемещений нефти, из которой сделан авиационный керосин для самолета этого туриста, и перемещений обертки от съеденного им гамбургера. Остающийся на месте человек точно так же «тащит за собой» многочисленные перемещения (как сейчас перемещаются рабочие электростанции, на которой вырабатывается потребляемая моим компьютером и моей лампой электроэнергия). Но конечно, в ряду самых важных для Урри встреч находятся социально-обусловленные встречи. Именно эти встречи создают и поддерживают то, что он называет сетевым капиталом. Семейные, дружеские, рабочие, сексуальные отношения основаны на таких встречах. Не случайно люди сегодня путешествуют на сотни и тысячи километров (или же в соседний дом), чтобы повидать родственников, обсудить деловое предложение или вместе сыграть в бильярд. Более того, как подчеркивает Урри, многие подобные взаимодействия имеют чисто социальную природу: в личных встречах коллег по работе зарождаются базовые, основанные на доверии, социальные связи, которые затем вполне могут поддерживаться удаленно, например, через обмен сообщениями по электронной почте (но и здесь не будем забывать о работниках электростанции и капитанах нефтяных танкеров). И, что самое главное, эти социальные отношения обладают — в лучших традициях дюркгеймовских социальных фактов — принудительной силой! Поддержание социальных сетей требует усилий — буквально, «работы», без которой не будет возможно никакое социальное существование человека.

Именно здесь в работе Урри кроется теоретическая ловушка. Несмотря на свой глубокий интерес к телесности, ощущениям, чувствам, эмоциям, аффекту<sup>47</sup>, хорошо знакомый с классическими работами Мида и Парсонса о проблемах действия<sup>48</sup> Джон Урри в книге о мобильностях упоминает понятие социального действия один единственный раз — в десятой главе, в цитате из Мануэля Кастельса: «для сетевого общества характерно превосходство социальной морфологии над социальным действием»<sup>49</sup>! В «Социологии за пределами обществ» это понятие присутствует также один раз — в той же самой цитате. В отличие, например, от Энтони Гидденса<sup>50</sup>, Урри практически не обращается к вопросам о социальном деятеле, о действии и действовании, о способности к действию. И в этом нет ничего случайного. Теоретические предпочтения Урри лежат в области структуры — только социальную структуру в работах о мобильности он понимает уже не как структуру классов, страт, ролей и групп, а как конкретно-историческую констелляцию социальных отношений и обеспечивающих их существование систем мобильности. Именно эта сетевая структура социальных связей — и те формы и паттерны мобильностей, которые она «приводит в движение», — и является предметом социологии для Урри.

<sup>47</sup> Urry J. (2011). City life and the senses. In G. Bridge & S. Watson (Eds.), *The new Blackwell companion to the city* (pp. 347–356). Chichester, England: Wiley-Blackwell.

<sup>48</sup> См. Urry J. (1973). *Reference groups and the theory of revolution*. London, England: Routledge and Kegan Paul.

<sup>49</sup> Castells M. (1996/2010). *The information age: Economy, society, and culture. Vol. 1: The rise of the network society* (2nd ed., with a new preface). Chichester, England: Wiley-Blackwell. P. 500.

<sup>50</sup> Giddens A. (1984). *The constitution of society: Outline of the theory of structuration*. Berkeley, CA: University of California Press. Урри написал ряд критических работ о теории структуризации Гидденса, напр. Urry J. (1991). Time and space in Giddens' social theory. In C.G.A. Bryant & D. Jary (Eds.), *Giddens' theory of structuration: A critical appreciation* (pp. 160–175). London, England: Routledge.

Понятие «сетевого капитала» позволяет прояснить и отношение теоретического подхода Урри и его идеи мобильностей с традиционной для социологии идеей вертикальной мобильности, известной со времен работ Питирима Сорокина<sup>51</sup>. По сути, Урри утверждает, что любая мобильность человека (или группы — хотя проблематика групп практически не затрагивается Урри в работах о мобильности) в «социальном пространстве» неразрывно связана со сменой в соответствующей констелляции других типов мобильностей. Например, инвалид-колясочник вынужден будет тратить на поддержание своего сетевого капитала и, соответственно, своего социального статуса гораздо больше усилий (и других типов капитала), чем обычный человек. А отмена вечерних поездов между Вустером и Бостоном в Массачусетсе немедленно понизит статус не имеющих доступа к автомобильности жителей Вустера и сильно ограничит их привязанные к Бостону социальные связи и культурное потребление.

Из этих рассуждений становится ясна центральная роль, которую Урри отводит материальному миру. Никакое исследование социальных отношений и человеческих перемещений невозможно без исследования материальной «оснастки» этих отношений и перемещений. Материальны инфраструктуры мобильностей (реки в бассейне Амазонки, автостреды в Германии), материальны средства передвижения (ботинки, пассажирские авиалайнеры), материальны перемещающиеся предметы (пакеты молока, картофельные очистки), материальны тела людей. Даже «виртуальные» объекты — такие как размещенные в сети Интернет фотографии из поезди в Мексику — хранятся на занимающих громадные ангары серверах, потребляющих колоссальные коли-

<sup>51</sup> Сорокин П.А. (1927/2005). *Социальная мобильность* (М.В. Соколова. Пер.). Москва, Российская Федерация: LVS.



чества электроэнергии. В этой перспективе невозможно разделить социальное и материальное<sup>52</sup>. Более того, очень часто в социальной жизни мы имеем дело с разного рода социотехническими гибридами, соединяющими социальное, телесное и материальное. Излюбленный пример Урри — это гибрид водителя и автомобиля: во время движения по автодороге невозможно рассматривать водителя отдельно от машины, недаром от опытного водителя нередко можно услышать о важности «чувствовать» машину и дорогу.

В своих размышлениях о материальном Урри следует акторно-сетевой теории, точнее ее британскому варианту, ведущим автором которого является бывший коллега Урри по ланкастерскому социологическому факультету Джон Ло<sup>53</sup>. Для Джона Ло любой конкретный материальный или социальный объект бессмысленно рассматривать в отрыве от множества отношений с другими материальными и нематериальными феноменами<sup>54</sup>. Так, уже

<sup>52</sup> А также — как писали Макноттон и Урри — социальное и природное. Macnaghten P. & Urry J. (1998). *Contested natures*. London, England: SAGE. Cp. Ingold T. (2004). Culture on the ground: The world perceived through the feet. *Journal of Material Culture*, 9, 315–340. Ингольд вслед за Марселем Моссом показывает искусственность европейских представлений о том, что значит ходить по земле (т. е. по дороге!), уделяя особенное внимание материальному измерению этого поведения. См. также Мосс М. (1996). *Общества, обмен, личность: Труды по социальной антропологии*. Москва, Российская Федерация: Издательская фирма «Восточная литература» РАН.

<sup>53</sup> О «парижской» и «ланкастерской» ветвях в акторно-сетевой теории см. Вахштайн В.С. Джон Ло: Социология между семиотикой и топологией. *Социологическое обозрение*, 5(1), 24–29. (<http://sociologica.hse.ru/2006-5-1/27479746.html>).

<sup>54</sup> Ло Дж. Объекты и пространства (В.С. Вахштайн. Пер.). *Социологическое обозрение*, 5(1), 30–42. (<http://sociologica.hse.ru/2006-5-1/27479794.html>). См. также Вахштайн В.С. (2005). Возвращение материального. «Пространства», «сети», «потoki» в акторно-сетевой теории. *Социологическое обозрение*, 4(1), 94–115. (<http://sociologica.hse.ru/2005-4-1/28147282.html>).

упоминавшийся мной компьютер, на котором я набираю этот текст, конституируется как работающая машина лишь в связке со множеством других объектов и феноменов — от электростанции до компании-разработчика антивирусной программы, а так же, конечно, моего тела и очков на моем носу. Подобные перечисления могут звучать иронично и забавно, но так же точно можно рассмотреть, например, Чернобыльскую катастрофу — взорвавшийся реактор стал результатом определенным образом сложившейся социотехнической сети, включавшей помимо всего прочего чертежи и инструкции на столах московского института Гидропроект, диспетчера Киевэнерго и, конечно же, графитовую оболочку реактора. Многие работы Джона Ло посвящены разработке собственно акторно-сетевой теории как подхода<sup>55</sup>. Для Урри «ланкастерская» акторно-сетевая теория — один из основных исследовательских языков или «оптику» исследования мира и прежде всего систем мобильности.

Конечно, социальные отношения, мобильность и системы мобильности не сводятся исключительно к материальному миру. Важную роль в социальной жизни имеют значения, смыслы и знаки. Не случайно одна из книг Урри носит название «Хозяйства знаков и пространства»<sup>56</sup>. Однако в сравнении той книги и книги о мобильностях проявляется очень важная смена акцентов. Как говорит сам Урри: «когда Скотт Лэш и я писали [«Хозяйства знаков и пространства»], мы, по всей видимости, несколько чрезмерно поддались влиянию Бодрийяра. Мы придали слишком большое... значение

<sup>55</sup> См., напр., сборник Law J. & Hassard J. (Eds.). (1999). *Actor network theory and after*. Oxford, England: Blackwell.

<sup>56</sup> См. Лэш С. & Урри, Дж. (1994/2008). Хозяйства знаков и пространства. Введение (М.С. Добрякова. Пер.). *Экономическая социология*, 9(4), 49–55. (<http://ecsoc.hse.ru/issues/2008-9-4/index.html>). Lash, S. & Urry, J. (1994). *Economies of signs and space*. Thousand Oaks, CA: SAGE.

коммуникациям. И недостаточно внимания уделили аспектам материального мира»<sup>57</sup>. Действительно, из книги 1994 года еще можно заключить, что суть постиндустриального перехода к «дезорганизованному капитализму» заключается в переходе от производства материальных объектов к производству знаков — то, что экономисты называют переходом от экономики производства к экономике услуг и потребления. Думается, что сегодня Урри смело поменял бы местами знаки и пространства в названии книги. Он показывает, что всякое производство и потребление знаков укоренено в конфигурациях мобильностей и именно эти конфигурации мобильностей делают это производство и потребление возможным. Так, потребление брэнда — казалось бы, квинтэссенции дематериализованного хозяйства<sup>58</sup> — для Урри тесно связано с материальным. Материальны брэндированные объекты, материален процесс приобретения и потребления этих объектов, конечно же, материальны системы мобильностей, задействованные в этих процессах. Да и сами брэндированные объекты производятся вполне реальными вещественными промышленными предприятиями с соответствующим (андер)классом рабочих, пусть даже их теперь чаще всего не видно в богатых странах глобального Севера<sup>59</sup>. Рубашку от известной фирмы-«производителя» (на самом деле фирмы-дизайнера и владельца брэнда), произведенную в Китае и перевезенную в контейнере через океан, можно купить в магазине на Пятой Авеню в Нью-Йорке — и несмотря на

<sup>57</sup> Харламов Н.А. (2008). Спустя 14 лет после «Хозяйств знаков и пространства»: Джон Урри о современном состоянии экономической социологии (Интервью). *ЭСФорум*, 11, 2–5. ([http://www.hse.ru/mag/newsletter/2008--5%20\(11\).html](http://www.hse.ru/mag/newsletter/2008--5%20(11).html)).

<sup>58</sup> См. Бодрийяр Ж. (1972/2007). *К критике политической экономики знака* (Д.Ю. Кралечкин. Пер.). Москва, Российская Федерация: Академический Проект.

<sup>59</sup> Кляйн, Н. (2000/2007). *No Logo: Люди против брэндов* (А. Дорман. Пер.). Москва, Российская Федерация: Добрая Книга.

важность знаковой стоимости этой рубашки, материальность носителя брэнда и корабельная мобильность этого носителя столь же важна, как и сам брэнд. Даже чисто виртуальные объекты, например многопользовательская виртуальная вселенная Second Life или фотографии в социальной сети Facebook, на самом деле размещаются на вполне материальных стационарных серверах. И эти материальные инфраструктуры требуют для работы и охлаждения огромное количество электроэнергии<sup>60</sup>. Таким образом, материальное никуда не исчезает, напротив, любой знак и любое потребление — это определенная конфигурация материального пространства и мобильности. И во многих случаях именно исследование мобильностей позволяет раскрыть задействованные в какой-либо социальной активности знаки и смыслы. Хорошим примером здесь являются работы самого Урри: его исследования потребления фокусируются на потреблении мест, наиболее явной формой которого является туризм<sup>61</sup>. Даже воображаемый «туризм на диване» потребует как минимум собственно дивана и лежащего на нем тела, а также книг или, как сегодня чаще всего бывает, компьютера с доступом в Интернет.

Кроме того, Урри неоднократно напоминает о том, что само по себе потребление — это социальный процесс, который возможен лишь в сети социальных отношений. Эти социальные отношения включают в себя отношения статуса и различных форм капиталов. Здесь можно в очередной раз вспомнить, что Урри начинал

<sup>60</sup> Meijer G.I. (2010). Cooling energy-hungry data centers. *Science*, 328, 318–319.

<sup>61</sup> Urry J. (1995). *Consuming places*. London, England: Routledge. Urry J. & Larsen J. (2012). *The tourist gaze 3.0* (3rd edition). Thousand Oaks, CA: SAGE. См. Урри Дж. (2002/2005). Взгляд туриста и глобализация. В В.В. Зверева (Ред.), *Массовая культура: Современные западные исследования* (с. 136–150, А. Шередега. Пер.). Москва, Российская Федерация: Фонд научных исследований «Прагматика культуры».

как исследователь референтных групп, а одним из регулярно цитируемых им авторов является автор теории показного потребления Торстейн Веблен<sup>62</sup>. В книге «Мобильности» Урри уделяет относительно небольшое внимание собственно проблемам потребления, но потребление — в особенности показное потребление и избыточное потребление — вновь становится центральной темой в следующей большой работе Урри «Изменения климата и общество». В этой книге Урри выделяет три основных аспекта потребления: потребительские товары и услуги тесно связаны с «работой» по конструированию личности и идентичности (здесь прежде всего имеется в виду показное потребление); потребление предполагает прежде всего различные формы материальных практик и привычек (причем эти привычки — например семейная автомобильная поездка в торговый центр в выходной день — укоренены в социальных сетях); потребление включено в сложные системы мобильностей, выходящих далеко за пределы локальных сообществ и локальных социальных связей<sup>63</sup>.

Как видим, здесь окончательно оформляется теоретическое предпочтение, характерное для последних работ Урри: там, где двадцать лет назад он акцентировал знаки и выход за пределы материального, сегодня он видит прежде всего материальные практики<sup>64</sup> и социальные отношения, причем и то и другое обладает принудительной силой по отношению к индивиду. В сколь-либо

<sup>62</sup> Веблен Т. (1899/1984). *Теория праздного класса* (С.Г. Сорокина. Пер.). Москва, СССР: Издательство Прогресс. Urry J. (1973). *Reference groups and the theory of revolution*. London, England: Routledge and Kegan Paul.

<sup>63</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. Cambridge, England: Polity. С. 54–55.

<sup>64</sup> О понятии практик см. Волков В.В. & Хархордин О.В. (2008). *Теория практик*. Санкт-Петербург, Российская Федерация: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге.

сложном обществе даже самое обыденное, элементарное потребление (скажем, потребление галлона молока) невозможно без задействования социальных связей (скажем, отношений продавец-покупатель) и мобильностей (даже если магазин находится за углом). С другой стороны, сегодня существует множество людей, для которых элементарное пропитание требует огромных усилий и дальних перемещений в пространстве, — здесь можно привести в пример миллионы голодающих в Сомали.

## МОБИЛЬНАЯ СОЦИОЛОГИЯ В ПРОСТРАНСТВЕ СОЦИОЛОГИЧЕСКИХ ТЕОРИЙ

Здесь можно подвести некоторые итоги анализа теоретического подхода, которого придерживается Урри в работе о мобильностях. Несмотря на то, что в 2000 году Урри выступил с громким предложением отказаться от понятия «общество» и заменить его на «мобильности»<sup>65</sup>, никакого распыления социальности в постмодернистский «эфир», о котором предупреждали некоторые критики<sup>66</sup>, не произошло. При ближайшем рассмотрении оказывается, что мобильности обладают чертами, вполне созвучными дюркгеймовской идее социальной реальности<sup>67</sup>: мобильности устойчивы, систематичны, из их описания можно вывести некоторые закономерности (пусть даже

<sup>65</sup> Urry J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London, England: Routledge.

<sup>66</sup> Гофман А.Б. (2005). Существует ли общество? От психологического редукционизма к эпифеноменализму в интерпретации социальной реальности. *Социологические исследования*, 2005(1), 18–25.

<sup>67</sup> Дюркгейм Э. (1995). *Социология: Ее предмет, метод, предназначение* (А.Б. Гофман. Пер.). Москва, Российская Федерация: Канон. Гофман А.Б. (2003). Семь лекций по истории социологии. В Гофман А.Б., *Классическое и современное: Этюды по теории и истории социологии* (с. 13–250). Москва, Российская Федерация: Наука.

их и не обязательно называть «законами»); мобильности представляют собой реальность особого рода, не сводимую, например, к чисто физическим перемещениям или к хозяйственным процессам; и что самое главное, сети, мобильности и системы мобильностей имеют примат по отношению к индивидуальным телам, сознаниям, действиям человека.

Когда Урри исследует туризм, систему автомобильностей, мобильные коммуникативные гаджеты, глобальное потепление, он неизменно рассматривает все это как феномены, принадлежащие прежде всего области социальных отношений и социальных практик. Универсальной чертой всех этих отношений и практик, на которой и основывается все их «функционирование», оказывается необходимость присутствия в определенных местах. Подвидом присутствия можно назвать встречу, то есть со-присутствие людей в пределах взаимной досягаемости, которое, как отмечает Урри, до сих пор не может быть полностью заменено техническими средствами связи. Но присутствие интересует Урри лишь постольку, поскольку оно и составляет содержание социальных практик, будь то — социальных практик семейной жизни (встреча мужа и жены вечером после работы или же ежегодная встреча живущих далеко друг от друга родственников, которая «оснащается» множеством других связей, скажем, через электронную почту, — но все эти связи в конечном итоге обращаются вокруг «реальной» встречи) или практик туризма (посещение курорта в Анталии). Едва ли не самым важным типом социальных практик для Урри являются те практики, которые относятся к социальным сетям, социальным связям, созданию и поддержанию этих связей — то есть к тому, что Урри называет сетевым капиталом.

Любые социальные практики в описании Урри, во-первых, оказываются включенными в сложные совокупности мобильностей и систем мобильностей; во-вторых, они укоренены в пространстве и времени; в-третьих, они

не могут существовать без соответствующей материальной оснастки и, в-четвертых, значительную роль в оснастке социальных практик играют социотехнические системы, то есть, инфраструктура в самом широком смысле слова. И вполне можно сказать, вспоминая Дюркгейма, что для Урри социальные практики — социальные факты, обладающие по отношению к любой индивидуальной реальности принудительной силой. Без соответствующей «мобильности», возможности совершения требуемых движений, ни одно поведение, ни одно «социальное действие», ни одно социальное событие не сможет свершиться. И напротив, каждый человек и каждый объект — как утверждает Джон Ло<sup>68</sup>, с которым Урри несомненно высказывается в унисон, — включен в сложные совокупности отношений с другими людьми и другими объектами. Автомобильность для жителя субурбии — не вопрос индивидуального «желания», «выбора» или «предпочтения» — это повседневная социальная практика, связанная с другими социальными практиками, от покупки новых носок и приезда на рабочее место до сексуальных отношений и просмотра нового блокбастера в находящемся в пятнадцати милях от дома кинотеатре. Индивидуальный протест против таких практик оказывается практически бессмысленным и неосуществимым.

Можно даже сказать, что в интересующих Урри срезах социальной жизни конкретно-историческая совокупность систем мобильности является основанием социального порядка, успешно направляющим по повторяемым и предсказуемым каналам не только собственно перемещения, но и вообще все возможные социальные процессы и социальное поведение. Через такое прочтение понятия мобильности теоретическую социологию Урри можно соотнести с тем, что Парсонс называл гоббсовой проблемой

<sup>68</sup> Ло Д. Объекты и пространства (В.С. Вахштайн. Пер.). *Социологическое обозрение*, 5(1), 30–42. (<http://sociologica.hse.ru/2006-5-1/27479794.html>).



социального порядка<sup>69</sup>: поведение людей организуется и упорядочивается социальными практиками.

Социальные практики для Урри связаны в первую очередь с привычным, рутинизированным поведением. Хотя вопрос о том, каково соотношение повседневных привычек и социальных норм, коллективных репрезентаций, знаков, остается открытым, для работ Урри после 2000 года характерно относительное снижение роли последних<sup>70</sup>. Во всяком случае, затрагивая вопрос о социальных изменениях (к которому я непосредственно обращусь чуть ниже), в книге об изменениях климата Урри прямым текстом пишет: «Системы одновременно формируют и предполагают привычки. Эти привычки представляют собой вещество (stuff) социальной жизни, и их непросто изменить, во всяком случае они, конечно, не будут изменяться просто силами государств, когда те пытаются наставить людей в том, чтобы те изменили свое поведение»<sup>71</sup>. Здесь же он — начавший свое образование как студент-экономист и не забывающий об этом<sup>72</sup> — пишет, что до сих

<sup>69</sup> Parsons T. (1937/1949). *The structure of social action: A study in social theory with special reference to a group of recent European writers* (2nd ed.). Glencoe IL: The Free Press. Pp. 89ff. О значении гоббсовой проблемы порядка для социологии см. Филиппов А.Ф. (2008). О понятии теоретической социологии. *Социологическое Обзорение*, 7(3), 75–114. (<http://sociologica.hse.ru/2008-7-3/28122800.html>). С. 99ff. Филиппов А.Ф. (2009). Актуальность философии Гоббса: Статья вторая. *Социологическое Обзорение*, 8(3), 113–122. (<http://sociologica.hse.ru/2009-8-3/28144616.html>).

<sup>70</sup> Ср. противопоставление «фреймов» и «практик» у В.С. Вахштайна: «Практика» vs. «фрейм»: Альтернативные проекты исследования повседневного мира. *Социологическое Обзорение*, 7(1), 65–95. (<http://sociologica.hse.ru/2008-7-1/28122267.html>).

<sup>71</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. London, England: Polity. P. 156.

<sup>72</sup> Харламов Н.А. (2008). Спустя 14 лет после «Хозяйств знаков и пространства»: Джон Урри о современном состоянии экономической социологии (Интервью). *ЭСФорум*, 11, 2–5. ([http://www.hse.ru/mag/newsletter/2008--5%20\(11\).html](http://www.hse.ru/mag/newsletter/2008--5%20(11).html)). С. 4.

пор в наиболее явной форме человеческое поведение как индивидуальное, мотивированное индивидуальными предпочтениями и стремлением к максимизации полезности, исследовала и осуществляла (в смысле «перформативности»<sup>73</sup>) экономика. Но подобное представление о человеке, по мнению Урри, вводит нас в заблуждение и мешает зафиксировать принципиальную роль социальных практик и привычек. Именно на этом основании он критически относится к экономистам, объясняющим роль поведения в изменении климата и предлагающим возможные стратегии изменения этого поведения<sup>74</sup>. В целом, представления Урри о практиках наиболее родственны идее габитуса у Пьера Бурдьё<sup>75</sup>. В понимании же роли со-

<sup>73</sup> Перформативность — понятие акторно-сетевой теории, в развитие которого внес вклад и сам Урри: Law J. & Urry J. (2004). Enacting the social. *Economy and Society*, 33, 390–410. Суть этого понятия в том, что наука (например, экономика) своими действиями не только описывает реальность, но и определенным образом воплощает ее. Так, участники фондового рынка могут направлять свое поведение в соответствии с современными представлениями о функционировании этого рынка (о которых они узнали из университетских курсов). Подробнее см. Юдин, Г.Б. (2008). Перформативность в действии: Экономика качеств Мишеля Каллона как парадигма социологического анализа рынков. *Журнал Социологии и Социальной Антропологии*, 11(4), 47–58. Каллон М., Меадель С., & Рабехарисоа, В. (2000/2008). Экономика качеств. *Журнал Социологии и Социальной Антропологии*, 11(4), 59–87. Истоком идеи перформативности является работа Джона Остина о речевых актах. См. Остин Дж. (1999). *Избранное*. Москва, Российская Федерация: Идея-Пресс.

<sup>74</sup> Для Урри ярчайшим примером такого подхода является широко известный «Доклад Стерна»: Stern N. (2007). *The economics of climate change: The Stern review*. Cambridge, England: Cambridge University Press. См. Кокорин А.О., Кураев С.Н. & Юлкин М.А. (2009). *Обзор доклада Николаса Стерна «Экономика изменения климата»* (2-е изд.). Москва, Российская Федерация: WWF России.

<sup>75</sup> См. Бурдьё, П. (1980/2001). *Практический смысл* (Н.А. Шматко, А.Т. Бикбов & С.Н. Зенкин. Пер.). Санкт-Петербург, Российская Федерация: Алетейя. Волков В.В., & Хархор-

циальных отношений и их форм в устройении общества и социальной жизни Урри, пожалуй, в чем-то приближается к Зиммелю, задававшему вопрос о том, как возможно общество<sup>76</sup>: для Урри общество возможно прежде всего в силу того, что в нем существуют устоявшиеся, «обобществленные» формы взаимодействий — ведь именно это и есть «мобильности».

Последний вопрос, к которому здесь следует обратиться, это вопрос о социальном изменении. Этот вопрос занимает Урри на протяжении всей его карьеры — недаром он начинал как исследователь революций, к вопросу о причинах которых он и обращался при помощи понятия референтной группы<sup>77</sup>. К началу 2000-х годов Урри задействует для объяснения социальных изменений аппарат теорий сложности и нелинейной системной динамики<sup>78</sup>. Основной объяснительный прием для Урри состоит в утверждении, что системные изменения, как правило, являются резкими, всеохватными, общесистемными, но причины этих изменений лежат в относительно небольших сдвигах в социальных и социотехнологических практиках. При «удачной» комбинации небольших сдвигов быстро и необратимо изменяется вся

дин О.В. (2008). *Теория практик*. Санкт-Петербург, Российская Федерация: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге. Гл. 8.

<sup>76</sup> См. Зиммель Г. (1903/1996). Как возможно общество? В Г. Зиммель, *Избранное. Том 2: Созерцание жизни* (с. 509–526). Москва, Российская Федерация: Юрист. Филиппов А.Ф. (2002). Релятивистская социология Георга Зиммеля. В Ю.Н. Давыдов (Ред.), *История теоретической социологии. Том 2* (с. 282–318). Москва, Российская Федерация: Канон +.

<sup>77</sup> Urry J. (1973). *Reference groups and the theory of revolution*. London, England: Routledge and Kegan Paul. В этой книге конкретным примером революции послужила борьба за независимость Индонезии в 1920-х и 1940-х годах.

<sup>78</sup> Urry J. (2003). *Global complexity*. Cambridge, England: Polity. Urry J. (2005). The complexities of the global. *Theory, Culture and Society*, 22, 235–254. Urry J. (2005). The complexity turn. *Theory, Culture and Society*, 22, 1–14.

система. Долгосрочная же стабильность систем обеспечивается тем, что одни регулярности «тянут за собой» другие практики по принципу «зависимости от пути развития»<sup>79</sup>.

Например, доминирование системы автомобильности стало контингентным результатом ряда независимых социотехнических изменений в начале XX века, в числе которых — разработка двигателя внутреннего сгорания, появление мощных дорог и, что самое главное для Урри, принятие автомобиля как средства для осуществления определенных важных социальных практик, таких как семейные встречи. Аналогичным образом можно сказать, что успех компании Apple заключается в удачной комбинации давно известных концептов и принципов дизайна, таких как планшетный компьютер или централизованное хранение информации по принципу клиент-сервер, подхваченных в определенный момент широкой массой людей. Именно вследствие того, что вокруг этих гаджетов появились относительно общепринятые и ожидаемые социальные практики, компания Apple достигла громадного успеха на рынке. Можно сказать, что «привилась» определенного рода «культура» использования технологий — но для Урри культура, например культура «автомобильности» (вместе с road movies и drive-through окошками ресторанов быстрого питания), понимаемая как совокупность знаков и дискурсов, скорее выступает вторичным эффектом систем мобильности. Проще говоря, для него новые социальные практики и новые способы решения практических задач (скажем, покупки галлона молока, за которым с появлением автомобиля стало возможным съездить в магазин

<sup>79</sup> Arthur W.B. (1994). *Increasing returns and path dependence in the economy*. Ann Arbor, MI: University of Michigan Press. См. Нуреев Р.М. & Латов Ю.В. (2006). Что такое path dependence и как ее изучают российские экономисты. *Общественные науки и современность*, 2006(2), 118–130.

за несколько кварталов) обычно предваряют появление их знакового оформления. Социальные изменения свершаются на уровне практического смысла Бурдье, а не знаков и симулякров Бодрийяра.

Важной чертой социальных изменений, следующих принципам нелинейной динамики, является то, что предсказать конкретный путь развития исходя из экстраполяции текущих тенденций, как правило, невозможно. Единственным возможным способом построения предсказательных суждений в исследованиях систем — в том числе в социологии систем мобильностей — оказывается построение возможных сценариев дальнейшего развития. Именно этому посвящена заключительная глава книги о мобильностях, в которой Урри указывает, что будущее относительно четко очерчено в силу существующих эффектов зависимости от пути развития и что практически невозможно предсказать, какие конкретные события или действия могут привести к изменению в масштабе системы. Однако он также утверждает, что системы имеют некоторые моменты «открытости», один из которых наступил в настоящее время. Исходя из нынешних представлений о возможных социотехнических изменениях, то есть потенциально возможных изменениях в технологиях и в социальных практиках, можно предлагать различные сценарии и обсуждать относительные вероятности каждого из них, понимая при этом, что все эти сценарии будут обладать высокой долей неопределенности и что действительные системные изменения могут пойти по совершенно иному пути. В последние несколько лет Урри активно участвовал в проектах по разработке таких сценариев<sup>80</sup>. В книге о мобильностях он указывает на два феномена, которые и создают условия для открытости состояния систем и воз-

<sup>80</sup> Например, в проектах, поддержанных британским Министерством Транспорта.

возможностей системного изменения, — это пик нефтедобычи и глобальное потепление. Два сценария, которые он описывает в этой связи, — сценарий неконтролируемого глобального потепления и распада глобальных структур социального, хозяйственного и политического порядка («региональный милитаризм») и сценарий предотвращения климатической катастрофы за счет ограничения мобильностей и почти тоталитарного контроля над ними («цифровой паноптикон»).

В заключение этого раздела я вкратце остановлюсь на интересе Урри к истории и генезису капитализма и форм капиталистического хозяйства. Напомню, что этот интерес для Урри является одним из ключевых, и в этой области он вместе со Скоттом Лэшем получил известность в связи с идеей дезорганизованного капитализма<sup>81</sup>. Вопрос о капитализме в книге о мобильностях хотя и не затрагивается пространно, постоянно присутствует на горизонте. Так, в 9-ой главе Урри указывает на то, что новый характер мобильностей является неотъемлемой чертой структурирования социального неравенства в эпоху дезорганизованного капитализма. А его анализ системы автомобильности и ее эволюции в XX веке перекликается с идеей перехода от промышленного, фордистского капитализма (который и привел систему автомобильности «в движение») к дезорганизованному капитализму. В заключительной же главе Урри как бы намекает, что пик нефтедобычи и глобальное потепление угрожают не только доминирующей совокупности систем мобильности во главе со всепроникающей автомобильностью, но и самим основам дезорганизованного глобального капитализма. Такой капитализм, конечно, не сможет существовать в условиях кризиса глобальности (сценарий «регионального милитаризма»), да и

<sup>81</sup> Lash S. & Urry J. (1987). *The end of organized capitalism*. Cambridge, England: Polity.

описание «цифрового паноптикона» предполагает совершенно не характерную для дезорганизованного капитализма степень вертикальной интеграции и контроля на системном уровне.

Прямой ответ на вопрос о будущем капитализма и капиталистического хозяйства Урри, однако, откладывает на четыре года, до выхода в свет книги «Изменения климата и общество»<sup>82</sup>. В этой книге он разрабатывает идеи ресурсного капитализма и ресурсной социологии, соответствующей этому грядущему новому состоянию социальной жизни — пост-углеродному обществу. Пост-углеродное общество, как утверждает Урри, — неизбежное состояние хозяйства и общества, которое должно последовать за XX веком — веком избытка нефти и избыточного ее потребления, квинтэссенцией которого является автомобильность (а также аэромобильность, но последняя все же является относительно менее распространенным и всеохватным феноменом). Пик нефтедобычи и глобальное потепление уже в настоящее время являются факторами системных изменений. Главный тезис Урри — для понимания этих процессов и их социального характера социология должна стать ресурсной социологией, то есть избавиться от предпосылки (которую он усматривает в работах практически всех социологов-классиков), что природные ресурсы являются по отношению к обществу внешним фактором и как таковые практически неисчерпаемы. Ресурсный капитализм — это такое состояние капиталистического хозяйства, при котором надлежащей стоимостью наделяется «самый крупный фонд капитала, который используется [капитализмом], а именно природ-

<sup>82</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. Cambridge, England: Polity. См. также Харламов Н.А. (2008). Спустя 14 лет после «Хозяйств знаков и пространства»: Джон Урри о современном состоянии экономической социологии (Интервью). *ЭСФорум*, 11, 2–5. ([http://www.hse.ru/mag/newsletter/2008-5%20\(11\).html](http://www.hse.ru/mag/newsletter/2008-5%20(11).html)).

ные ресурсы и живые системы, а также социальные системы, являющиеся основанием человеческого капитала»<sup>83</sup>. При таком состоянии хозяйствования природа оказывается интегральной частью хозяйства и общества, а природные ресурсы наделяются соответствующим их действительной роли статусом центрального «двигателя» всей социальной и хозяйственной жизни. Одной из жертв такого капитализма должна стать неолиберальная экономика чикагских экономистов, поскольку природа и ресурсы в условиях глобального хозяйства и общества оказываются практически единственными поглотителями того, что экономисты называют «негативными экстерналиями», отрицательными внешними эффектами. И способность природы поглощать эти экстерналии — прежде всего выделяемую в атмосферу углекислоту — в настоящий момент, судя по всему, на исходе. Единственным способом предотвратить крах глобальности хозяйства и общества (предполагаемый сценарием «регионального милитаризма» и новым сценарием «локальной устойчивости», при котором радикально снижаются дальние передвижения, мир переходит в ситуацию, когда горизонт жизни большинства людей ограничен буквально несколькими кварталами) оказывается государство — механизм, который способен предотвращать ошибки рынка<sup>84</sup>. Ресурсный капитализм должен стать капиталистическим ответом (а не-капиталистические успешные ответы на нынешние глобальные вызовы Урри не рассматривает всерьез) на

<sup>83</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. Cambridge, England: Polity. P. 119. Здесь следует обратить внимание на связь постановки проблемы о соотношении хозяйства, общества, и природы и их искусственного разделения с работой Макноттона и Урри о «Спорных природах»: Macnaghten P. & Urry J. (1998). *Contested natures*. London, England: SAGE.

<sup>84</sup> Николас Стерн называет глобальное потепление величайшим в истории провалом рынка. Stern N. (2007). *The economics of climate change: The Stern review*. Cambridge, England: Cambridge University Press. P. 3.



глобальные вызовы и практическим воплощением идеи о том, что хозяйство должно учитывать не только интересы ныне живущих поколений, но и грядущих<sup>85</sup>. В этой связи, кстати, Урри критикует недавнюю книгу Энтони Гидденса о политике изменений климата — на том основании, что именитый социолог Гидденс слишком мало внимания уделяет социальным отношениям, лежащим в основе капиталистического хозяйствования, представляя изменения климата и ответы на них как по большей части политическую (политологическую) проблему<sup>86</sup>.

Социология (как и экономическая наука), по мнению Урри, также должна стать ресурсной с тем, чтобы быть адекватной новому состоянию хозяйства и общества. Причем в соответствии с идеей перформативности, ресурсная социология должна не просто описывать и объяснять настоящее состояние дел (хотя это и является важнейшей ее задачей). Она также должна вносить вклад в воплощение ресурсного капитализма в жизнь. Альтернативный способ описания социальной реальности со стороны социологов для Урри должен быть одним из тех небольших изменений, которые могут повлечь за собой изменения привычных социальных практик, — именно это имеют в виду Ло и Урри под «воплощением социального в жизнь»<sup>87</sup>. Интересно, что в этой связи Урри через несколько лет после выхода книги «Мобильности» заметил, что как описание, разработанное прежде всего для анализа дезорганизованного капитализма и доминирующей системы автомобильности, «парадигма мобильностей в ка-

<sup>85</sup> Именно такова идея «устойчивого развития», известная со времен доклада Римскому клубу о пределах роста. См. Медоуз Д., Рандерс Й. (2009). *Пределы роста* (3-е изд., Е. Оганесян. Пер.). ИКЦ «Академкнига».

<sup>86</sup> Urry J. (2011). *Climate change and society*. Cambridge, England: Polity. P. 15. См. Giddens A. (2009). *The politics of climate change*. Cambridge, England: Polity.

<sup>87</sup> Law J. & Urry J. (2004). Enacting the social. *Economy and Society*, 33, 390–410.

ком-то смысле относится к принадлежащему XX веку набору характеристик, паттернов и процессов»<sup>88</sup>. Ресурсная социология должна прийти на смену парадигме мобильностей в силу того, что в основе любых мобильностей, обеспечивающих социальные отношения, так или иначе лежат природные ресурсы, прежде всего энергетические. Конечно, с другой стороны, именно рассмотрение мобильностей позволяет наиболее явным образом указать на центральную роль ресурсов в жизни общества.

## СОЦИОЛОГИЯ МОБИЛЬНОСТИ КАК ПАРАДИГМА

Мобильная социология, в наиболее полном виде представленная в книге «Мобильности», претендует на статус «парадигмы»<sup>89</sup>. Парадигма как понятие философской науки было введено Томасом Куном<sup>90</sup>, работами которого Урри занимался на первом этапе своей карьеры профессионально<sup>91</sup>. Самоопределение мобильной социологии как парадигмы — не случайная «заметка на полях». Это полноценный перформативный акт в лучших традициях Джона Остина и акторно-сетевых исследований науки и технологии, и расценивать его нужно именно как таковой.

<sup>88</sup> Adey P. & Bissell D. (2010). Mobilities, meetings, and futures: An interview with John Urry. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 1–16. P. 4.

<sup>89</sup> Sheller M. & Urry J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207–226.

<sup>90</sup> Кун Т.С. (2003). *Структура научных революций*. Москва, Российская Федерация: Издательство АСТ.

<sup>91</sup> Urry J. (1973). Thomas S. Kuhn as sociologist of knowledge. *The British Journal of Sociology*, 24, 462–473.

Джордж Ритцер, которому принадлежит, пожалуй, наиболее систематическая трактовка идей Куна применительно к социологической науке, определяет парадигму как «фундаментальный образ предмета изучения науки. Она служит для определения того, что должно изучаться, какие вопросы должны ставиться и как, каким правилам нужно следовать при интерпретации полученных ответов»<sup>92</sup>. Ритцер выделяет три основные парадигмы в социологии — парадигму социальных фактов, парадигму социальных определений и парадигму социального поведения. Пользуясь этой классификацией как удобной эвристикой, я бы предложил относить теорию мобильностей Урри к парадигме социальных фактов: теоретические предпочтения Урри определенно лежат в области систем и макросоциальных структур, которые и определяют социальные процессы и поведение. Вопросы же смысла, ситуаций и социального действия, к которым Урри обращался в своих ранних работах, отходят у него на второй план (хотя он и не теряет к ним острого интереса).

Но теория, согласно Ритцеру, является лишь одним из составных элементов парадигмы. В парадигму должны также включаться образцы — исследования, которые задают «формат» того, как должны проводиться исследования в данной области; а также исследовательские методы и инструменты. И конечно же, нельзя забывать о необходимости наличия исследовательских сообществ, в которых и локализуется «парадигма». С этой точки зрения можно отметить несомненный успех мобильностей как парадигмы. В частности, в качестве образцовых исследований я бы отметил исследования Урри и его коллег в области транспорта, социальных отношений, использования времени в пути, разработке сценариев

<sup>92</sup> Ритцер Дж. (2000/2002). *Современные социологические теории* (5-е изд., А. Бойков & А. Лисицына. Пер.). Санкт-Петербург, Российская Федерация: Питер. С. 571.

будущего<sup>93</sup>. На эти исследования Урри опирается, например, при разработке идеи сетевого капитала и его связи с неравенством, и именно эти исследования оказались «моделями», которыми сейчас пользуются последователи «парадигмы». В этом же кругу можно поместить исследования мобильного образа жизни<sup>94</sup> и исследования возможностей поставтомобильного будущего<sup>95</sup>.

Интересной чертой исследований мобильности является их успешная, как называют это ланкастерцы, «постдисциплинарность». Так, наибольший интерес к работам Урри сегодня проявляют не столько социологи, сколько географы, исследователи транспорта и транспортного планирования и урбанисты. В этой связи можно отметить несколько монографий и сборников, в которых идея мобильностей в различных видах и в различной мере «подхватывается» исследователями в этих областях<sup>96</sup>. Одновременно самые разные методы исследований — от опросов до этнографии — переосмысляются как «мобильные»<sup>97</sup>. Особенно важны в этой связи методы,

<sup>93</sup> Larsen, J., Urry J. & Axhausen K. (2006). *Mobilities, networks, geographies*. Aldershot, England: Ashgate.

<sup>94</sup> Elliott A. & Urry J. (2010). *Mobile lives*. Abingdon, England: Routledge.

<sup>95</sup> Dennis K. & Urry J. (2009). *After the car*. Cambridge, England: Polity.

<sup>96</sup> Sheller M. & Urry J. (Eds.). (2006). *Mobile technologies of the city*. Abingdon, England: Routledge. Cresswell T. & Merriman P. (Eds.). (2011). *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects*. McCann E. & Ward K. (Eds.). (2011). *Mobile urbanism: Cities and policymaking in the global age*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press. Schmid H., Sahr W.-D. & Urry J. (Eds.). (2011). *Cities and fascination: Beyond the surplus of meaning*. Farnham, England: Ashgate. Schönfelder S. & Axhausen K.W. (2010). *Urban rhythms and travel behaviour: Spatial and temporal phenomena of daily travel*. Farnham, England: Ashgate. Список публикаций по проблемам мобильности поддерживается на сайте CeMoRe: <http://www.lancs.ac.uk/fass/centres/cemore/publications/index.htm>

<sup>97</sup> Büscher M. & Urry J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European Journal of Social Theory*, 12, 99–116. Büscher M.,

предполагающие разного рода включение в мобильности: от традиционного включенного наблюдения до интервью «на ходу» и использования различных мобильных коммуникативных гаджетов, например GPS-трекеров, позволяющих отследить перемещения респондентов в течение интересующего периода. Есть у «мобилистов» и собственные институты, определяющие их как работоспособное научное сообщество. В частности, помимо «базы» в Центре исследований мобильности в Ланкастерском университете (CeMoRe, Center for Mobilities Research)<sup>98</sup> было создано несколько исследовательских центров, специализирующихся в области исследований мобильностей, например Центр мобильности и городских исследований в Ольборгском университете (Дания)<sup>99</sup> и М-Центр в университете Дрексел (США)<sup>100</sup>. Существует общеевропейская сеть исследователей мобильностей<sup>101</sup>, в издательстве Taylor and Francis издается журнал *Mobilities*<sup>102</sup>. Стоит отметить, что мобильностями занимаются и в России, в частности в Центре фундаментальной социологии Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики»<sup>103</sup>.

В «постдисциплинарности», однако, кроется очередная теоретико-методологическая ловушка: едва ли не

Urry J. & Witchger K. (Eds.). (2011). *Mobile methods*. London, England: Routledge. Fincham B., McGuinness M. & Murray L. (Eds.). (2010). *Mobile methodologies*. Houndmills, England: Palgrave Macmillan.

<sup>98</sup> <http://www.lancs.ac.uk/fass/centres/cemore/index.php>

<sup>99</sup> Centre for Mobility and Urban Studies (C-MUS): <http://c-mus.aau.dk/>

<sup>100</sup> The Mobilities Research and Policy Center (mCenter): <http://mcenterdrexel.wordpress.com/>

<sup>101</sup> Cosmobilities network: <http://www.cosmobilities.net/>

<sup>102</sup> <http://www.tandf.co.uk/journals/RMOB>

<sup>103</sup> <http://www.cfs.hse.ru> См. Popov V. (2012). The culture of new mobility in Russia: Networks and flows formation. *Mobilities*, 7, 151–169.

большинство этих исследований «протаскивают» в мобильности понятия и теоретический аппарат, который по сути не совместим с тем аппаратом, который использует в своем собственном теоретизировании Урри. Так, например, многие географы, исследующие мобильность и городскую повседневность, ставят в центр исследования телесность и аффект и опираются при этом на т.н. нерепрезентационную теорию — делезианскую версию постфеноменологии, видным сторонником которой является Найджел Трифт<sup>104</sup>. Не вдаваясь в подробности, отмечу, что в подобных исследованиях проблематика систем мобильности и инфраструктур оказывается вторичной. На первый же план выходит тело конкретного человека (или даже животного, или же вообще — неживой объект) и соответствующие аффективные состояния и действия в процессе передвижения в пространстве и времени. Как отмечает Эйди, социология мобильностей Урри «способствовала основанию нерепрезентационной теории как видного концептуального и эмпирического направления, которое может работать с движением, действием и процессом»<sup>105</sup>. Но подобная элементарная онтология предполагает совершенно иной круг исследовательских вопросов и задач, чем тот, который в первую очередь предлагает (в том числе и в книге «Мобильности») изучать Урри! Однако эти исследования без труда аффилируются с «новой парадигмой мобильностей».

<sup>104</sup> Амин Э. & Трифт Н. (2002). Внятность повседневного города (С.П. Баньковская. Пер.). *Логос*, 34, 209–233. ([www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf](http://www.ruthenia.ru/logos/number/34/14.pdf)). Amin, A., & Thrift, N. (2002). *Cities: Reimagining the urban*. Cambridge, England: Polity. Thrift N. (2008). *Non-representational theory: Space, politics, affect*. Abingdon, England: Routledge.

<sup>105</sup> Adey P. (2011). John Urry. In P. Hubbard & R. Kitchin (Eds.), *Key thinkers on space and place* (2nd ed., pp. 432–439). Los Angeles, CA: SAGE. P. 436.

Трудно сказать, хорошо это или плохо, — здесь все, пожалуй, зависит от «стилевых» предпочтений наблюдателя. Сторонники четкости и строгости в фундаментальных теоретических и методологических вопросах, возможно, будут разочарованы подобного рода флюидностью (подчеркну особо: характерной не для работ собственно Урри, но скорее для деятельности всего сообщества «мобилистов»). Им можно возразить, что социологи вольны ограничиваться теоретизированием Урри и оставить аффекты географам. В любом случае в последние десять лет стало совершенно очевидно: относиться к работам Урри можно как угодно, но совсем пройти мимо них социологу невозможно точно также, как невозможно пройти мимо работ Зигмунта Баумана, Энтони Гидденса или Юргена Хабермаса.

#### КОДА: МОБИЛЬНОЕ ВВЕДЕНИЕ К КНИГЕ УРРИ О МОБИЛЬНОСТЯХ

Я начал этот текст с образа подводной лодки «Наутилус» — мобильного объекта, теоретически способного существовать в полной изоляции от общества и в полном единении с «природой» (пусть даже его хозяин, как оказалось, вовсе не изолирован от мира). Хотя девиз капитана Немо — «подвижный в подвижной среде» — вполне созвучен идеям Урри, образ «Наутилуса», пожалуй, вряд ли подойдет в качестве иллюстрации того, о чем пишет Урри. Примером феномена, который его действительно мог бы заинтересовать, является, скажем, такой объект, как эта вводная глава. Так случилось, что практика написания этого текста отошла далеко от идеального типа научного текста, пишущегося в тиши кабинета. Какая-то часть его, конечно, была написана именно там, в «лаборатории» с соответствующей табличкой на двери. Но значительная доля работы «распылилась» в мобильные и стационарные пространства, в

числе которых оказались: купе поезда Рим — Салерно; автобус Бостон — Нью-Йорк; городская библиотека Филадельфии; самолет Москва — Нью-Йорк; пол у выхода из таможенной зоны в аэропорту Шереметьево-2; заднее сиденье автомобиля, движущегося по 95-й автостраде где-то на юге штата Мэн. И сам текст осуществился лишь потому, что успешно «сработала» целая сеть материальных и социальных отношений, включающая, помимо прочего, экземпляр книги *Mobilities*, автоматический карандаш в моем нагрудном кармане, ноутбук с установленной программой — текстовым редактором, редактора издательства; электронные письма между мной и редактором (причем точно локализовать эти письма мне не под силу: вероятно, их копии — или «отпечатки» — существуют не только на моем компьютере и компьютере редактора, но и на паре десятков серверов по всему миру). Социальным фактором, приведшим эту сеть «в движение», стала вполне рутинная социальная практика написания научного текста, но нельзя забывать, что каждая секунда этого процесса обеспечивалась, помимо всего прочего, непрерывным потоком нефти и других природных ресурсов. Так конкретный объект и его смысловое содержание уступают место мобильностям, сетям, потокам, флюидам и ресурсам, составляющим истинный предмет мобильной социологии Джона Урри.

*Никита Харламов*  
*Университет Кларк (США)*  
*и Центр фундаментальной социологии НИУ ВШЭ*



## ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

Масштаб движения в современном мире огромен. Один миллиард только законных пассажиров ежегодно куда-либо прилетает — что означает 4 миллиона человек ежедневно, из которых 360 тысяч летят над США; по Земле скитается 31 миллион беженцев; а еще есть около 1 миллиарда автомобилей и грузовиков. В глобальном смысле, перемещение и туризм составляют крупнейшую индустрию мира. И эта мобильность отражается практически повсюду и на всем. Такой вид по большей части, хотя и не полностью добровольного движения — самое значительное перемещение людей через границы с мирными целями. До 2008 года такое движение не выказывало признаков значительного спада. Физическая мобильность стала и для богатых, и для некоторых бедных «образом жизни». Сырье тоже всегда пребывает в пути, часто перевозимое на этих движущихся телах — где открыто, а где тайно или просто нечаянно. Мультинациональная комплектация промышленных товаров компонентами включает в себя и поставки «точно в срок» на гигантских кораблях-контейнерах, путешествующих вокруг света.

В мобильном мире существуют обширные и запутанные связи между физическим перемещением и способами коммуникации, что формирует новые течения, которые порой бывает трудно стабилизировать. Кажется, что физические изменения «де-материализуют» соединения, когда люди, машины, образы, информация, власть, деньги, идеи и опасности находятся «на ходу», завязывая и перезавязывая эти соединения по всему миру, и часто на высокой скорости.

Частично в ответ на это теоретики, равно как и эмпирические аналитики, заговорили о «мобильном по-

вороте», новом способе осмысления экономических, социальных и политических отношений в современном мире. Мобильный поворот постдисциплинарен, он касается множества способов, которыми осуществляется и организуется экономическая и социальная жизнь во времени и в различных пространствах. Анализ того, как социальные отношения «растягиваются» по земному шару, порождает новые теории, открытия и методы, которые в свою очередь «мобилизуют» или объединяют различные виды анализа социального упорядочивания происходящего частично на ходу и, условно говоря, как потоковый процесс.

Совокупная мобильность была черным ящиком для социальных наук и обычно считалась совершенно нейтральным набором процессов, позволяющих проявляться различным формам экономической, социальной и политической жизни, объясняемым совсем другими, более мощными процессами. Более того, социальные науки открыто фокусировались на взаимодействующих субъектах-людях, игнорируя устойчивые системы, обеспечивающие социальную жизнь инфраструктурами. Подобные системы делали возможным движение людей, идей и информации с места на место, от человека к человеку, от события к событию, и при этом их экономические, политические и социальные последствия выпадали из поля зрения исследователей.

Начиная с 1970-х годов, эти системы становились все более зависимыми от компьютеров и программного обеспечения. Появилось целое поколение специфических программ, которые должны «переговорить» друг с другом для того, чтобы какая-то конкретная мобильность случилась. Более того, появление таких систем означает изменения в природе людей, которые реконфигурируются подобно битам рассеянной информации, разбросанным по различным «системам». Таким образом, индивиды существуют и вне своих личных тел, оставляя отпечатки себя в пространстве. В частности, огромное

число людей движется так, что эти следы превращают их в субъекты систем цифровой регуляции.

Кроме того, этот дальнедействующий мобильный мир зависит от достатка дешевой нефти. Большая часть промышленных, сельскохозяйственных, коммерческих, домашних и мобильных систем образуются вокруг поставок топлива. Нефть обеспечивает 95% транспортной энергии. Она — удивительно практична, удобна и в течение XX века относительно дешева. Нефть стала жизненно необходима для практически всего, что делается, и особенно — что движется по планете. Подобная нефtezависимая инфраструктура — это феномен XX века, в течение которого США были обществом с непропорционально высоким производством и потреблением энергии.

Более того, казалось, что существование такой современной мобильной цивилизации будет продолжаться и в обозримом будущем. Однако есть три причины, по которым этого не произойдет. Во-первых, нефти не просто добывается много и все больше и больше; на четыре барреля потребляемой приходится один баррель разведенной. По всему миру крупнейшие нефтяные месторождения были открыты более полувека назад, и пик нефтеразведки пришелся на середину 1960-х годов. Во-вторых, энергетический спад особенно тревожен потому, что численность населения земли продолжает расти; растет и уровень урбанизации. Рост численности составил примерно 900 миллионов за декаду, побив абсолютный рекорд и грозя привести к цифре в 9,1 миллиарда человек к 2050 году. Городское население использует больше нефти и другой дешевой энергии, нежели сельское население.

В-третьих, глобальная температура поднялась, по крайней мере, на 1 градус по Цельсию вследствие увеличения выбросов парниковых газов в атмосферу. То, что изменение климата было вызвано высоким уровнем использования минерального горючего в результате жизнедеятельности человека, признается «единогласно».

## ПРЕДИСЛОВИЕ К РУССКОМУ ИЗДАНИЮ

«Углеродный сдвиг» неминуем. В ХХІ веке капитализм не сможет контролировать те силы, движение которых он запустил в беспрецедентно углеродном ХХ веке, с пиком расточительности, достигнутым в неолиберальный период 1980-х годов.

Вот почему мобильный ХХ век чуть понизил возможности для мобильности в этом столетии. Будущее «мобильности» играет главную роль в решении того, какое будущее будет у жизни в целом. Но нам точно не следует ожидать, что мобильный мир ХХ века останется организационным принципом и в этом столетии. Кое-кто даже утверждает, что изменение климата, загрязнение ядовитыми отходами окружающей среды и дефицит энергии в ХХ веке чрезвычайно ограничат возможности перестройки будущих мобильностей и использования энергии, необходимой для того, чтобы избежать «социального коллапса» того вида, что постиг Римскую империю или цивилизацию майя вследствие развития их внутренних противоречий.

Мобильная жизнь для миллионов может оказаться недолговечным явлением. В течение века, пока противоречия не проявили себя в полной мере, богатый мир безумствовал, и в результате в ХХІ веке, когда обществам придется несладко, у людей и машин окажется на руках гораздо более медленное наследство. Таким образом, мобильные жизни могут обернуться всего лишь достопримечательной интерлюдией в истории человечества и его удивительно мобильных машин.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Я благодарю за предложения и советы многих своих «мобильных» коллег, включая: Пита Эйди, Алекса Ареллано, Матильду Кордоба Азкарате, Франсуа Ашера, Кайа Аксхаузена, Йоргена-Оле Беренхольдта, Майкла Булла, Питера Бернса, Монику Бушер, Хавье Калетрио, Ноэля Касса, Дэвида Чолкрафта, Энн Кронин, Тима Кресвелла, Монику Деген, Саоло Свернера, Тима Дэнта, Бюлента Дикена, Кингсли Деннис, Пенни Дринкол, Розалин Даффи, Майка Физерстоуна, Анну-Мари Фортье, Маргарет Гриeko, Майкла Холдрапа, Кевина Хэннема, Дэвида Холли, Дэйва Хортонa, Майкла Хульме, Риючи Китамура, Джульет Джэйн, Карен Каплан, Винсента Кауфманна, Свена Кессельринга, Томаса Квасницка, Йонаса Ларсена, Скотта Лэша, Эрика Лорье, Джона Лоу, Кристиана Лайкоппи, Глена Лайонса, Эдриена Маккензи, Уилла Медда, Пита Мерримана, Дженни Герман Молц, Грега Ноубла, Питера Питерса, Колина Пули, Мэри Роуз, Эндрю Сэйера, Мими Шеллер, Элизабет Шоув, Брона Щержински, Найджела Трифта, Джона Тревитта, Эми Урри, Тома Урри, Сойле Вейхола, Жинетт Ферштрете, Сильвию Уолби и Лауру Уоттс.

Некоторые материалы в этой книге взяты из моих недавних работ, написанных на гранты. Я благодарю людей, оказавших материальную поддержку, а особенно исследователей/сотрудников этих проектов, хотя никто из них не отвечает за изложенные здесь доводы. Часть работы, представленной здесь, была или еще будет опубликована в печатных изданиях этих многочисленных проектов. В число грантов входят следующие: выделенный EPSRC для поддержки части «Travel Time Use» проекта «Information Age Project», который курирует центр «Транспорт и общество» университета

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Западной Англии; Департаментом транспорта для проектов CHIME, «New Horizons Social Networks» и «Future Mobilites»; Департаментом торговли и промышленности для «Foresight Programme on Intelligent Information Systems and Transport»; Комиссией лесоводства для проекта «Growing Places» Джейка Морриса и Маркуса Сэнстера; для различных совместных исследовательских проектов с коллегами от Факультета географии университета Роскайлд; а также для сети «COSMOBILITES Network», базирующейся в Мюнхене.

Ланкастер

**ЧАСТЬ I**  
**МОБИЛЬНЫЕ МИРЫ**





## ГЛАВА 1

### МОБИЛИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

*«Ты должен двигаться! Се — страстное стремление, закон и мода нынешнего века».*

Самуэль Тэйлор Кольридж,  
процитировано в: Buzard 1993: 84

#### В движении

Порой кажется, что весь мир движется (см. подробнее в: Sheller, Urry 2006b; Hannam, Sheller, Urry 2006). Молодые пенсионеры, международные студенты, террористы, члены различных диаспор, отпускники, бизнесмены, рабы, звезды спорта, беженцы и претенденты на статус беженца, туристы, жители пригородов, молодые мобильные профессионалы, проститутки и еще многие другие — все полагают, что мир в их руках или, по крайней мере, у их ног. Земной шар пересекают маршруты этих многочисленных групп, члены которых постоянно сталкиваются друг с другом в транспортных узлах и узлах связи, где они рыщут по реальным или электронным базам данных в поисках следующего автобуса, письма, самолета, СМС, лифта, парома, поезда, такси, веб-сайта, бесплатного доступа в Интернет и т. п.

Масштабы этих перемещений громадны. Предсказывают, что с 2010 г. в аэропорты всего мира ежегодно будет прилетать миллиард человек (сравните с 25 миллионами в 1950 г.); каждый день в самолет садут четыре миллиона человек; в любой момент в воздухе над США будет находиться 360 тысяч человек, что рав-

няется населению немалого города; по земному шару будет бродить 31 миллион беженцев (Papastergiadis 2000: 10, 41, 54); в 1998 г. на дорогах было 552 миллиона машин, а в 2020 г. должно оказаться 730 миллионов, что означает одну машину на 8,6 человек (Geffen, Dooley, Kim 2003). В 1800 г. перемещались в среднем на 50 метров в день — теперь путешествуют на 50 километров в день (Buchanan 2002: 121; Axhausen 2002; Root 2000). Сегодня все вместе граждане мира преодолевают по 23 миллиарда километров ежегодно; предсказывают, что к 2050 г. эта цифра вырастет в четыре раза, достигнув 106 миллиардов (Schafer, Victor 2000: 171).

Тем не менее люди не стали проводить больше времени в странствиях, оно остается тем же, примерно час в день, хотя в зависимости от типа общества цифра может сильно варьироваться (Lyons, Urry 2005; при этом см.: Van Wee, Rietveld, Meurs 2006). Также, судя по всему, и самих поездок больше не стало; в Великобритании в последние годы число путешествий внутри страны осталось таким же, примерно 1000 (DTLR 2001: Table 2.1; 3.1). Важно то, что люди путешествуют быстрее и дальше, а вовсе не чаще и не дольше находясь «в дороге» (см.: Pooley, Turnbull, Adams 2005 — на сегодня это единственное историческое исследование по этой теме). Учитывая распространение различных средств коммуникации, таких как почта, факс, Интернет, домашние телефонные линии, мобильная телефонная связь и мобильный Интернет и т. п., использование которых, причем всех одновременно, увеличилось в последние десятилетия, в этой книге разбирается лишь то, почему люди физически путешествуют, какую это приносит пользу, удовольствие или страдание и каковы социальные и физические последствия такого движения.

В глобальном смысле, путешествия и туризм кормят самый крупный в мире бизнес, принося 6,5 триллионов долларов, обеспечивая работой 8,7% из всех занятых людей в мире и обеспечивая 10,3% ВВП (World Travel and

Tourism Council 2006). Эта мобильность оказывает свое влияние практически всюду, так как Организация мирового туризма публикует отчеты по более чем 200 странам, большинство из которых как принимает туристов, так и отправляет их в огромных количествах ([Www.world-tourism.org/facts/metho.html](http://www.world-tourism.org/facts/metho.html): оценка на 09.09.2005).

Шивелбуш так формулирует это: «с туристами XX в. мир стал одним большим магазином, торгующим странами и городами», хотя, конечно, большинство людей в мире может только мечтать о том, чтобы по своему желанию посещать этот магазин на регулярной основе (Schivelbusch 1986: 197). Такая модель путешествий, по большей части, хотя и не целиком добровольных, представляет собой самое значительное из всех перемещений людей через границы с мирной целью. Нет почти никаких признаков того, что подобные передвижения сокращаются, несмотря на 11 сентября, атипичную пневмонию, взрывы на Бали, в Мадриде и Лондоне и другие глобальные катастрофы. И для богатых, и даже для бедных движение стало означать «способ проживания» на земном шаре. Пико Айер определяет их так: «совершенно новая порода людей, межконтинентальное племя бродят... транзитные пассажиры, вечно идущие к выходу на посадку» (Iyer без даты публикации: 6; см. также: Iyer 2000).

Все материальные ценности также пребывают в движении и часто переносятся этими движущимися людьми, открыто, скрыто или даже не осознавая того. Многонациональные перемещения различных компонентов для производимых продуктов включаются в поставку «точно-в-срок» по всему миру. «Космополитизация» вкуса означает, что потребители на «Севере» ожидают, что свежие продукты со всего света придут к ним «по воздуху», в то время как потребители на «Юге» часто находят способы подключиться к товаропотоку, идущему с севера, — при помощи мелкооптовых неофициальных поставщиков, перевозящих все под видом подарков

«родным» или просто контрабандой. В целом существуют гигантские потоки нелегальных, хотя и ценных товаров, наркотиков, оружия, сигарет, алкоголя и контрафактного или пиратского контента. У масс-медиа тоже есть свое материальное проявление в виде передаваемых из рук в руки через любые границы видеокассет, DVD-дисков, радиоприемников, телевизоров, кинокамер и мобильных телефонов (Spitulnik 2002).

Эти перемещения людей и вещей чрезвычайно важны с точки зрения мировой природной среды, так как на долю транспорта приходится около трети всего выброса углекислого газа (Geffen, Dooley, Kim 2003). Транспорт — самый быстрорастущий источник парниковых газов, а учитывая ожидаемое повышение числа передвижений на автомобилях и грузовиках в Китае и повсюду в мире, увеличение количества авиаперелетов и перевозок, а также политическую тенденцию, особенно мощную в США, и отвергающую тезис о глобальном изменении климата, весьма мала вероятность того, что этот рост остановится (но см. главу 13). У роста массовой мобильности есть и другие «экологические» последствия: ухудшение качества воздуха; рост загрязнения шумового, визуального и обонятельного фонов; сокращение озонового слоя; социальная фрагментация; а также многочисленные медицинские последствия «случайных» травм и смертей, астмы и ожирения (Whitelegg 1997; Whitelegg, Haq 2003).

Интернет тоже растет с немыслимой быстротой, стремительней, чем любая предыдущая технология, и оказывает гигантское воздействие на весь мир. Уже сейчас у него один миллиард пользователей (Castells 2001). С 2001 г. в мире стало больше мобильных телефонов, чем домашних (Katz, Aakhus 2002a). Общий объем международных телефонных разговоров с 1982 по 2001 г. увеличился, по крайней мере, в десять раз (Vertovec 2004: 223). Подобное виртуальное общение и мобильная телефония порождают новые способы интеракций че-

рез границы обществ, особенно тех, которые были менее развитыми и перескочили сразу к мобильным телефонам, миновав домашние линии и компьютеры.

Эти мобильные технологии сливаются друг с другом и, судя по всему, трансформируют многие аспекты экономической и социальной жизни — те, которые в каком-то смысле находятся «в движении» или «вне дома». В мобильном мире существуют обширные и запутанные связи между физическими путешествиями и средствами коммуникации, образующие новые текущие формы, которые сложно стабилизировать. Физические изменения имеют тенденцию «дематериализовывать» связи, так как люди, машины, изображения, информация, энергия, деньги, идеи и опасности «передвигаются», образуя новые связи по всему миру, и порой очень быстро.

Вопросы движения — для одних его слишком мало, а для кого-то слишком много, для третьих оно неправильно или происходит в не то время — кажутся ключевыми для жизни большого числа людей и для функционирования множества мелких и крупных, частных и неправительственных организаций. От атипичной пневмонии до авиакатастроф, от споров о расширении аэропортов до рассылок СМС, от работоторговли до глобального терроризма, от ожирения, вызванного «транспортной» ребенка в школу и обратно», до нефтяных войн на Ближнем Востоке, от глобального потепления до работоторговли — все эти проявления того, что я называю «мобильностью», — центральные вопросы множества дискуссий в мире политики и науки. Можно сказать, что «мобильная» структура чувств<sup>106</sup> сейчас буквально носится в воздухе (Thrift 1996: 259). Зиммель с Беньямином,

<sup>106</sup> Англ. *structure of feeling*, термин Реймонда Уильямса (Raymond Henry Williams), впервые употребленный им в 1954 г. Служит заменой романтическому «духу времени», обозначает, по словам Уильямса, «социальные переживания в их разрешении». — *Прим. пер.*

Делез с Лефевром и де Серто с Ирвином Гоффманом первыми представили свои путеводители по этому мобильному миру. «Дромология» Вирилио (Virilio 1997), «ангелы» Серра (Serres 1995), «текущая современность» Баумана (Bauman 2000), «пространство движения» Трифта (Thrift 2004b), «гладкий мир Империи» Хардта и Негри (Hardt, Negri 2000) — вот самые недавние проявления этой структуры чувств (см. мои книги: Urry 2000; Sheller, Urry 2006b).

Все эти теоретики, равно как и более ориентированные на эмпирические исследования аналитики, в той или иной степени являются сторонниками «мобильного поворота» (mobility turn), нового способа осмысления экономических, социальных и политических отношений. Этот поворот затрагивает все социальные науки, динамизируя те виды анализа, которые исторически были статичными, навеки зафиксированными и обращенными на внепространственные «социальные структуры». Периодические прививки «cultural studies», феминизма, географии, социологии, исследований миграции, науки, транспорта и туризма понемногу трансформируют социологию и особенно оживляют ее связи и пересечения с естественными науками, равно как с литературоведением и историей. Мобильный поворот — пост-дисциплинарен, он ведет к упразднению сложившейся схемы наук и дисциплин.

В данной книге сводятся вместе и систематизируются все мировые наработки в области мобильного поворота, делающего акцент на многочисленных формах актуального и потенциального движения, которыми чреваты все социальные единицы, от скромного домохозяйства до гигантских корпораций. Мобильный поворот связывает в своем анализе различные виды путешествий, транспортировки и коммуникаций с тем, как во времени и в различных пространствах организуется экономическая и социальная жизнь. Анализ тех сложных путей, которыми социальные отношения «растягиваются» на

весь земной шар, дает новые теории, открытия и методы, «мобилизующие» или связывающие воедино анализ всех социальных заказов, которые выполняются частично на ходу и периодически — как часть поточных процессов.

В первой части этой книги раскрываются теории, открытия и методы, которые «мобилизуют» и динамизируют виды анализа, принятые в социологии. Мной предлагается и дается систематическая разработка того, что я называю новой парадигмой мобильностей, призванной преобразовать характер адекватного анализа в социальной науке. Последующие части книги посвящены применению данной парадигмы ради переосмысления характера и изменений различных режимов движения и коммуникации (Часть II), а также ради реорганизации той части социологии, которая занята вопросами социального неравенства и отчуждения, слабых связей<sup>107</sup> и встреч, сетевых отношений, изменяющейся природы мест и комплексных систем, а также глобального изменения климата (Часть III). Я попытаюсь показать, что наиболее важные социальные феномены можно понять, лишь «мобилизуя» их.

Таким образом, первая часть, в основном, — теоретическая. Первая глава служит подготовке почвы и указывает на главные черты этой мобильной структуры чувств. Я рассматриваю различные эмпирические и концептуальные процессы, которые, судя по всему, подводят к переменам в понимании и анализе различных социальных процессов. Некоторые признаки, касающиеся насущных вопросов самого широкого спектра, приводятся далее. Во второй главе я указываю все те нетрадиционные теоретические и методологические ресурсы, к которым следует обратиться, чтобы установить и ста-

<sup>107</sup> *Weak ties/strong ties* (англ.). Иногда в тексте перевода будет использоваться термин «дальние знакомства»/«близкие знакомства» как более подходящий по контексту. — Прим. пер.

билизировать данную парадигму, собранную из многих разрозненных элементов. В третьей главе перечисляются основные черты самой парадигмы, и разбирается ряд современных исследований, служащих примером ее перспективности и аналитической силы.

## Различные «мобильности»

В этом разделе я расскажу о некоторых из многочисленных аспектов мобильности, которым в целом посвящена эта книга. Начну я с того, что укажу четыре основных значения термина «мобильный» или «мобильность» (Jain 2002; Kaufmann 2002). Во-первых, термин «мобильный» используют для обозначения того, что движется или способно двигаться, как, например, классический мобильный (переносной) телефон, а также мобильный человек, дом, кухня и т. п. Мобильность — это свойство вещей и людей (как класс, названный «новым мобилитетом», см. Makimoto, Manners 1997). Многие технологии современности дали ход новым способам превращать людей во временно мобильных, включая сюда различные физические протезы, которые снабжают «неподвижного инвалида» некоторыми средствами передвижения. В этом смысле термин «мобильный» в основном несет позитивную коннотацию, исключая те случаи, когда оно называется «гипермобильностью» (Adams 1999).

Кроме того, в английском языке с «мобильностью» связана «толпа» (mob), неорганизованный сброд. «Моб» потому и считается беспорядочным, что он мобилен, не полностью заключен в какие-либо границы, а потому требуется его отслеживать и регулировать социальным образом. Современный мир, судя по всему, порождает множество новых опасных видов «моба», или масс, включая так называемые «умные толпы» (smart mobs), которые не так легко регулируются и для управления которыми нужны новые экстенсивные физические



и/или электронные системы подсчета и фиксирования в конкретных границах или привязки к известным местам (Thrift 2004b).

Третье — в значении мобильности, которое применяется в традиционной социологии. Это *социальная* мобильность, движение вверх или вниз. Мобильность здесь вертикальная. Предполагается, что есть относительно четко выраженная вертикальная иерархия позиций и что местоположение индивида можно определить по сравнению с местом его родителей или собственной изначальной позицией в рамках подобных иерархий. Ведутся споры о том, повысилась или нет в нынешних обществах циркуляция людей вверх и вниз по таким иерархиям, что делает их более или менее мобильными. Некоторые утверждают, что рост циркуляции — следствие изменений в числе верхних позиций, а вовсе не увеличения самого движения между ними (Goldthorpe 1980). Существуют комплексные отношения между элементами физического движения и социальной мобильностью, как я продемонстрирую специально в девятой главе.

В-четвертых, существует долгосрочная мобильность — в значении миграции или других видов полустационарного географического перемещения. Это горизонтальное значение выражения «быть в движении», и оно относится к переезду в другую страну или на другой континент в поисках «лучшей жизни» или ради спасения от засухи, преследования, войны, голода и т. п. Хотя считается, что современным обществам присуща большая мобильность именно в этом смысле, предшествующие культуры также предполагали значительные перемещения, как, например, из Европы в подчиненные страны различных империй, а позже — в Северную Америку.

В данной книге исследуются все эти «мобильности». Это общее наименование включает различные виды и темпоральности физического движения, начиная от стояния, сидения, хождения, скалолазания и танцев до

тех, которые были улучшены технологическими приспособлениями: велосипедами, автобусами, автомобилями, кораблями, самолетами, инвалидными креслами и костылями (см. относительно недавние детальные обзоры: Thomsen, Nielsen, Gudmundsson 2005; Cresswell 2006; и Kellerman 2006). Разбираемые перемещения варьируются от ежедневных, еженедельных и ежегодных до продолжающихся всю жизнь. Также в рассмотрение включены движения информации и изображений на различных носителях, равно как и виртуальные перемещения, анализ которых проводится в аспекте воздействия на коммуникации типа «один-к-одному», «один-ко-многим» и «многие-ко-многим», через сети или встроенные компьютеры. Мобильный поворот также включает анализ того, как перемещение людей и передача сообщений, информации и изображений может пересекаться, совпадать и сливаться в цифровых потоках. Связи между физическим движением и социальной мобильностью, в направлении вверх и вниз, также являются центральными объектами анализа мобильностей. Физическое или виртуальное перемещение между различными местами может стать источником статуса или власти, выражением права на передвижение, временное или постоянное. Там, где движение заблокировано, может возникать социальная депривация или отчуждение.

В каком-то смысле настоящая книга является продолжением «Социологии за пределами обществ» (*"Sociology beyond societies"*), в которой я предлагал и обсуждал некоторые новые мобильные правила для социологического метода. Они были следующими:

- Через соответствующие метафоры развивать социологию, которая бы фокусировалась на движении, мобильности и выстраивании по порядку, а не на статике, структуре и самом социальном порядке;
- Изучать масштаб, диапазон и влияние телесных, воображаемых и виртуальных мобильностей, которое

## МОБИЛИЗАЦИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

они оказывают на людей, будь то мобильность ради работы, ради удовольствия, для того, чтобы избежать пыток или поддержать диаспору и т. д.;

- Рассматривать вещи как социальные факты, а действия как нечто, проистекающее из взаимного пересечения предметов и людей;
- Проводить анализ через исследование эмоциональной определяющей людей и предметов;
- Исследовать соответствующие друг другу и неравномерные покрытия различных сетей и потоков, когда они движутся внутри социальных границ или поверх их, а также как они взаимопересекаются в пространстве и времени;
- Рассматривать, как через мощные и пересекающиеся временные режимы и режимы проживания и путешествия выстраивается классовая, гендерная и этническая принадлежность и национальность;
- Описывать различные основы «чувства проживания» (sense of dwelling), включая сюда зависимость людей от многочисленных мобильностей, подарки, фотографии, изображения, информацию, риски и т. п.;
- Постигать меняющийся характер понятия гражданства в то время, когда права и обязанности все больше зависят или даже ведут свое происхождение от сущностей, чья топология пронизывает все общество;
- Освещать медиатизацию общественной жизни, растущую вместе с увеличением скорости циркуляции изображений и увеличением площади охвата и формирующую и реформирующую различные воображаемые сообщества;
- Оценивать растущую взаимозависимость «внутриполитических» и «внешнеполитических» вопросов и сокращающееся значение физического принуждения с точки зрения определения могущества того или иного государства;

- Объяснять перемены внутри государств, акцентируя «регулирование» мобильностей и его часто непредсказуемые и хаотические последствия;
- Интерпретировать хаотические, непредвиденные и нелинейные социальные последствия, причины которых не только удалены от них во времени и/или пространстве, но и сильно отличаются по масштабу;
- Понять, переходит ли «глобальное» на новый уровень и можно ли его считать рекурсивно самовоспроизводящимся, что значит: «то, что на выходе» (outputs) определяет «то, что на входе» (inputs), создавая некую аутопойетическую замкнутую систему «глобальных» объектов, идентичностей, институтов и социальных практик.

Я пытался разобраться со всеми этими вопросами в предыдущей книге. Однако там я не проводил подробного анализа того, как и почему мобильности настолько изменяют социальные отношения. И я недостаточно четко разграничивал разные виды систем мобильности и движение, порой обращаясь с ними как с чем-то одним и тем же. В настоящей книге я попробую завершить проект той, предыдущей, предложив более разработанный метод анализа различных мобильностей, которые я сейчас называю системами мобильности. Как будет показано далее, они важны сами по себе и должны быть поняты в терминах социальных отношений, которые их окружают и включают в себя. Я также попробую использовать этот вид анализа для того, чтобы предложить еще один, новый, рассматривающий социологические темы в широком диапазоне при помощи различных новых концепций, особенно таких, как «сетевой капитал» (network capital), «встречность» (meetingness), «промежуток» (interspace), «поставтомобильный» (post car), и многочисленных сценариев будущего. Постараюсь я выяснить и то, как пересекаются совершенно различные мобильности. При этом движение тел я не стану считать обязательно более быст-

рым и широкомасштабным, чем другие глобальные процессы. Хирст и Томсон напоминают нам, что «люди менее мобильны, чем деньги, товары или идеи, и они остаются в некотором смысле “национализированными”, зависимиыми от паспортов, виз, прав на жительство и трудовой квалификации» (Hirst, Thompson 1999: 257).

Чтобы доказать свою точку зрения, я выдвигаю предположение, что в современном мире существует двенадцать основных форм мобильности. Некоторые из них сильно зависимы от паспортов, виз, прав на жительство и трудовой квалификации, другие — гораздо меньше (см. по многим из них: Williams 2006). Эти формы самыми разными способами пересекаются и сталкиваются друг с другом. Итак, вот они:

- Передвижения и миграция в поисках политического убежища или места жительства (Marfleet 2006; Cloke, Milbourne, Widdowfield 2003);
- Путешествия с деловыми и профессиональными целями (Davidson, Cope 2003);
- Познавательные странствия студентов, девушек «au pair»<sup>108</sup> и других категорий молодых людей, которые представляют собой своеобразный «обряд перехода» и обычно заключаются в поездках в заграничные центры цивилизации (Tully 2002; Williams 2006);
- Медицинские поездки на курорты, минеральные воды, в больницы, лечебные центры и т. п. (Blackbourn 2002);
- Военная мобильность армий, танков, вертолетов, самолетов, ракет, спутников и самолетов-шпионов, которые впоследствии могут использоваться с гражданскими целями (Kaplan 2006);

<sup>108</sup> Иностранки-помощницы по хозяйству, няни и т. п. — Прим. пер.

- Переезды после выхода на пенсию, формирование особого транснационального стиля жизни пожилых людей (Gustafson 2001; O'Reilly 2003);
- «Буксирные путешествия» детей, супругов и других родственников и слуг (Kofman 2004);
- Перемещения и миграция по узловым точкам какой-то одной диаспоры, например, китайской (Cohen 1997; Ong 1999);
- Движение работников сферы обслуживания по всему миру и особенно по глобальным городам (Sassen 2000), включая сюда и потоки современных рабов (по оценкам Бэйлса, сейчас их насчитывается 28 миллионов человек, см.: Bales 1999: 8);
- Туристические путешествия с целью посещения мест и событий, ради удовлетворения различных чувств, особенно — «туристического взгляда» (Urry 2002c);
- Посещения друзей и родственников, но там, где эти дружеские сети тоже могут приходить в движение (Conradson, Latham 2005; Larsen, Urry, Axhausen 2006);
- Перемещения в связи с работой, в том числе и ежедневные поездки из пригорода в город (Grabher 2004; Kesselring 2006a).

Анализ этих разнообразных мобильностей включает и рассмотрение последствий для тех народов и мест, которые, можно сказать, находятся в быстрой или медленной дорожной полосе социальной жизни. Места, технологии и «ворота» (gates), которые повышают мобильность одних, при этом усиливая неподвижность других, стремительно размножаются (Graham, Marvin 2001). А мобильности часто касаются каких-то обязанностей, особенно долга встречаться с другими людьми, отвечать на звонки, посещать престарелых родственников. Эти сети часто взаимных обязанностей между людьми

составляют основу жизни, они и есть то, как организации, дружеские сети, семьи, рабочие коллективы и политические объединения проявляют себя во времени и пространстве.

Более того, время, проведенное в путешествии, необязательно непродуктивно и может считаться напрасным, потраченным зря, хотя такое время люди всегда пытаются сократить. Движение часто состоит из телесного испытания разных материальных и социальных режимов «проживания-на-ходу» (*dwelling-in-motion*), а также особого времяпровождения, которое ценно само по себе: можно взобраться на гору, совершить хорошую прогулку, прокатиться на поезде. Есть дела, которые четко привязаны к пункту назначения; дела, которые совершаются во время путешествия, часто включают и «антиделовые» элементы, такие как расслабление, размышление, «переключение ритма»; тут надо вспомнить о радостях, испытываемых от самого путешествия, таких как ощущение скорости, движение через природные ландшафты и открытость им, созерцание красоты и т. п.

Далее, постепенно развиваются различные технологии (начиная со скромной книги в середине XIX в.), которые также являются «мобильными» и обеспечивают возможность предаваться «деятельности» на ходу. Мы увидим, как новые виды социальной рутины порождают пространства между домом, работой и социальной жизнью, образуя особые «промежутки». Они состоят из мест прерывающегося движения, где группы сходятся вместе благодаря использованию телефонов, мобильных, ноутбуков, СМС, беспроводной связи и т. п., и, таким образом, часто договариваясь о чем-либо буквально «на ходу».

В то же время мобильности связаны с рисками, несчастными случаями, болезнями, наркотрафиком, терроризмом, шпионажем и особенно нанесением вреда окружающей среде. Для современного мобильного мира, судя по всему, характерны новые ужасные угрозы и ог-

раничения, накладываемые на людей, места и природные среды, равно как и новые возможности вести рискованную мобильную жизнь.

Таким образом, эта книга посвящена следующим вопросам мобильного мира: что делает человека, знак или коммуникацию мобильными?; каковы характеристики мобильности в обществах разного типа?; как можно исследовать такие мобильности в терминах теории и эксперимента? Насколько мобильности высветили некоторые социальные явления, бывшие прежде совершенно светонепроницаемыми? Хорошо ли быть мобильным?

В целом мобильности были «черным ящиком» социальных наук, их обычно рассматривали как нейтральный набор процессов, которые просто способствуют формированию экономической, социальной и политической жизни, объяснимой при помощи других, более мощных с точки зрения причинности процессов. В той степени, в какой транспорт и коммуникации вообще изучались, их помещали в отдельные категории, мало связанные с прочей социальной жизнью. Отпуск, прогулка, поездка, звонок по телефону, полет на самолете и тому подобные явления игнорировались социальными науками, хотя они явственно много значат в будничной жизни людей. Кроме того, значение таких движений преуменьшалось *в пользу* трудовых отношений, семейной жизни, досуга, политики и протестов. А ведь все они также включают движение или потенциальное движение, влияющее на то, какую форму принимают данные социальные отношения. Более того, социальные науки открыто концентрировались на взаимодействующих субъектах и игнорировали устойчивые системы, которые обеспечивают то, что можно назвать инфраструктурами социальной жизни. Такие системы *делают возможным* передвижение людей, идей и информации с места на место, от человека к человеку, от события к событию. Таким образом их экономические, политические и социальные последствия оставались во многом неизученными.



## Системы

В настоящей книге я уделю особое внимание системам (systems). Каждая пересекающаяся «мобильность» подразумевает «систему» (а на самом деле, множество таких систем). Эти системы делают движение возможным: они обеспечивают «пространства предвосхищения» (spaces of anticipation), т. е. то, что путешествие будет совершенно, сообщение дойдет куда надо, а посылка будет получена адресатом. Системы позволяют повторить движение предсказуемым образом и относительно без риска. Системы делают повторение возможным. В современном мире такие системы включают бронирование билетов, заправку горючим, адреса, безопасность, протоколы, узловые станции, веб-сайты, доки, перевод денег, пакетные туры, багажные отделения, контроль воздушного сообщения, штрих-коды, мосты, расписания, видеонаблюдение и т. п. История этих повторяющихся систем на самом деле — это история тех процессов, посредством которых люди «овладели» миром природы и сделали его надежным, отрегулированным и относительно свободным от риска. Определить, откуда у людей берется возможность «двигаться» и, наоборот, двигать предметы, тексты, деньги, воду, изображения, значит установить, как была покорена природа. Как писал Маркс, «природа не строит машин, локомотивов, железных дорог, электрического телеграфа, самодействующих прядилок и т. п. Это все продукты человеческой истории... человеческого вмешательства в природу» (Marx 1973: 706). Из всего этого человеческого вмешательства в природу производство все более широкомасштабных систем циркуляции — самое важное, и как набор процессов, и как новый вид дискурса.

Эта важность идей движения и циркуляции особенно проявилась в открытии Гарвеем циркуляции крови в человеческом теле и мысли Галилея о том, что естественное состояние — это движение, а не покой. Циркуляция

является мощным понятием, повлиявшим на социальный мир, особенно в развитии политической философии Гоббса (Cresswell 2006: chap.1). А более точно в отношении города: «Планировщики эпохи Просвещения хотели, чтобы город по самой своей сути функционировал как здоровое тело, движущееся свободно... Но в результате они превратили это движение в самоцель» (Sennett 1994: 263–4). Системы все больше развиваются в такие, где циркуляция обязательна, и это касается в первую очередь воды, канализации, людей, денег, идей (Virilio 1986). В современном мире происходит накопление движения, аналогичное накоплению капитала, — повторяющееся движение или циркуляция возможны благодаря различным взаимозависимым системам мобильности.

Некоторые доиндустриальные системы мобильности включали хождение пешком, езду верхом, в портшезе, в карете, плавание по внутренним рекам или по морю и т. п. Но многие из ныне важных систем мобильности зародились в Англии или Франции уже в 1840–1850-х годах. Их взаимозависимое развитие определяет контуры современного мобилизованного мира, который продолжает устрашающее «овладение» физическим миром (известное под названием «индустриальная революция»). Природа драматически и систематически «мобилизуется» в Европе с середины XIX в. Системы, зародившиеся в этот исключительный момент времени, включают в себя: национальную почту 1840 г. («Rowland Hill's Penny Post» в Британии была основана на простом изобретении марок, оплачиваемых заранее), первый коммерческий телеграф 1839 г. (сконструирован сэром Чарльзом Уитстоуном и сэром Фозергиллом Куком для использования на Великой западной железной дороге), изобретение фотографии и особенно ее использование в путеводителях и рекламе (Даггер во Франции в 1839 г., Фокс Толбот в Англии в 1840 г.), первый путеводитель Бедекера (по Рейну), первую ветку железной дороги и первое общенациональное расписание железнодорожного движения в 1839 г.

(Bradshaws), первый город, построенный для туристов (Париж), первый «пакетный» тур в 1841 г. (организованный Томасом Куком по маршруту от Лестера до Лутборо в Британии), первые пароходные услуги по расписанию (Cunard), первый железнодорожный отель (в Йорке), первые универсальные магазины (в Париже в 1843 г. — см.: Benjamin 1999: 42), первую систему отдельной циркуляции воды и отходов (Чэдвик в Британии) и т. п. В 1854 г. Томас Кук выдвинул лозунг, подходящий для всего этого периода: «Оставаться неизменным во времена перемен, когда весь мир пришел в движение, было бы преступлением. Ура Путешествию — дешевому, очень дешевому Путешествию» (приведено в: Brendon 1991: 65).

Наступил XX век, и появилось огромное разнообразие «систем мобильности», включая сюда автомобильную, национальной телефонной связи, гражданской авиации, скоростных поездов, современного урбанизма, бюджетных авиаперелетов, мобильных телефонов, сетевых компьютеров (они рассматриваются в части II, ниже).

Сейчас, когда мы вступаем в XXI век, в этих «системах мобильности» проявляются новые черты. Во-первых, они становятся еще сложнее, всегда состоят из множества элементов и основываются на массе специализированных и заумных форм компетентности. Мобильности всегда подразумевают экспертные системы, но нынешние чрезвычайно специфичны, многие из них основаны на университетских исследованиях высшего уровня, а кроме того, бурно развиваются высокоспециализированные компании. Во-вторых, такие системы еще более взаимозависимы, и, таким образом, индивидуальные путешествия или обмен сообщениями зависят от множества систем, и все они должны постоянно функционировать и эффективно коммуницировать друг с другом. В-третьих, с 1970-х системы еще более зависят от компьютеров и программного обеспечения (Thrift, French 2002). Существует также целое поколение специфичес-

ких программных систем, которые должны сообщаться друг с другом для того, чтобы могла реализоваться какая-нибудь определенная мобильность. В-четвертых, эти системы стали особенно уязвимы для «нормальных аварий», т. е. аварий, которые почти наверняка случаются время от времени, учитывая тесную запертость (locked-in)<sup>109</sup> и мобильную природу многих таких взаимозависимых систем.

В чем смысл этих все более сложных, компьютеризированных и рискованных систем? Так как паттерны пространства-времени в богатых частях мира ежедневно и еженедельно десинхронизируются<sup>110</sup> и разрыв с историческими общинами и местами расширяется, системы призваны обеспечить средства, при помощи которых трудовую и социальную жизнь можно планировать и перепланировать по расписанию. С потерей коллективной координации все более насущной задачей становится организация «соприсутствия»<sup>111</sup> ключевых «других» (сотрудников, семьи, друзей, референтной группы) в рамках каждого дня, недели, года и т. п. Как мы еще увидим, чем больше персонализация сети, тем более важны системы, которые облегчают эту персонализацию.

Человеческих существ перекомпоновывают, словно биты обрывочной информации, растасканной по различным «системам», о существовании которых многие даже не подозревают. Таким образом, индивиды существуют за пределами своих личных тел, оставляя следы в пространстве. Особенно тогда, когда огромное число людей находится в движении, эти следы позволяют им стать субъектами систем регулирующего вмешательства. В том, что было названо «обществом обыска» (frisk society), различные места<sup>112</sup> все больше напоминают аз-

<sup>109</sup> Особый термин, который объясняется ниже. — *Прим. пер.*

<sup>110</sup> То же самое. — *Прим. пер.*

<sup>111</sup> То же самое. — *Прим. пер.*

<sup>112</sup> То же самое. — *Прим. пер.*

ропорт, в котором используются новейшие системы слежения, мониторинга и контроля этих мобильных тел.

В последующих главах я рассмотрю, насколько мы можем сказать, что эта мобильная жизнь — хорошая жизнь. Хорошо двигаться, но как часто это должно происходить, чтобы хорошее общество было более или менее мобильным обществом? Если вслед за мобильностями возникают системы массового контроля и отслеживания, не будет ли предпочтительней менее мобильное общество? Является ли теперь эта мобильность неизбежной, необратимой тенденцией, которая, за отсутствием ядерной зимы или глобального потепления, превращает глобальный порядок в массовое наводнение (предвестником которого был Новый Орлеан), сама себя «подпитывает» и неумолимо распространяется?

При рассмотрении этих тем, которые затрагивают будущее всей планеты, проглядывают новые конфигурации, которые Латур именует «циркулирующими сущностями» (*circulating entities*) (Latour 1999). Циркулирующие сущности в наступающем веке — это сложные, изощренные рискованные системы, которые помогают убыстрить циркуляцию людей, товаров и информации. Эти системы производят и заключают в себе персонализированный сетевой режим и «самостоятельное» планирование при помощи машин, которые индивидуализированы, интеллектуальны и материальны. Циркулирующие сущности, можно сказать, — это разрастающийся в размерах продукт самой циркуляции.

Хотя верно то, что во всех обществах есть многочисленные мобильности, сейчас я исследую, как XXI век размещает в самую сердцевину жизни взаимозависимые цифровые *системы*. Вот почему их изучение является важнейшим для расшифровки центральных контуров жизни в мире, который соединяет исключительную свободу (по крайней мере, в некоторых аспектах) и исключительную систему зависимости. Можно сказать, что мы можем пойти куда угодно, но Большой Брат окажется

## МОБИЛЬНЫЕ МИРЫ

там первым и узнает (если система не подведет), куда мы собрались идти и с кем, где мы были до того и куда планируем отправиться потом. Эти изменения включают в себя новейшие экстенсивные и «мерцающие» сочетания присутствия и отсутствия людей, врагов, друзей и рисков, которые новые мобильности несут нам по мере того, как разворачивается столетие. Таким образом, все методы и теории должны быть в движении, чтобы держаться новых форм мобильности, новых систем планирования и мониторинга, новейших методов мобилизационного включения и исключения и экстраординарных системных опасностей и рисков.

## ГЛАВА 2

### «МОБИЛЬНЫЕ» ТЕОРИИ И МЕТОДЫ

*«Транспорт — это цивилизация».*

Эзра Паунд, Ezra Pound [1917] 1973: 169

#### Парадигма мобильностей

Эта книга частично посвящена широкомасштабному анализу той роли, которую играет в социальной жизни *движение* людей, идей, объектов и информации. Чтобы показать, сколь многообразно движение вписывается в различные типы «общества» и способствует их образованию, особенно в нынешнюю глобальную эпоху, я представлю множество примеров, взятых из самых разных мест.

Таким образом, я попробую показать, почему социальная жизнь предполагает многие вопросы движения и не-движения, принудительного движения или избранной неподвижности людей, изображений, идей и предметов. То, насколько важно такое движение в рамках различных обществ или типов обществ, является эмпирическим вопросом. Судя по всему, современные общества демонстрируют больше движения, ведь больше людей пересекают большие расстояния, хотя и за меньший промежуток времени (но как контраргумент смотри ниже обсуждение идей Зиммеля). Кажется также, что такое движение существует во многих формах. Я уже указывал, как новые технологии транспортировки и коммуникации характеризуют современные общества, хотя последствием новых коммуникаций может стать то, что физическое движение в ряде случаев

вообще перестанет быть необходимым. Также ясно, что движение все больше обозначает некое право в таких обществах, на что указывает и Декларация ООН о правах человека и конституция Европейского союза. Те, кто по каким-либо причинам лишены права на подобное движение, страдают от самых разных форм отчуждения. Такова идеология движения.

Однако, как я сказал выше, еще я хочу утвердить новую кросс- или постдисциплинарную парадигму мобильностей. Уже говорилось, что мышление при помощи «оптики» мобильности приводит к созданию особой социологии, способной производить различные теории, методы, вопросы и решения. Сам термин «парадигма» ведет свое происхождение от классического анализа нормальной науки, научных типов и того, что собой представляет научная революция, проделанного Томасом Куном (Kuhn 1970).

Далее будет показано, что парадигма мобильностей не просто значительно отличается от всех предыдущих тем, что не разделяет их пренебрежительного отношения к различным движениям людей, идей и т. п. На самом деле она трансформирует социальную науку, предлагая альтернативную теоретическую и методологическую перспективу. Она позволяет теоретически осмыслить «социальный мир» в широком диапазоне экономических, социальных и политических практик, инфраструктур и идеологий, в которые включаются, из которых следуют или которыми блокируются самые разные виды перемещений людей, идей, информации или предметов. Таким образом, эта парадигма выдвигает на первый план те теории, методы и типы исследований, которые до того велись полуподпольно, вдали от взглядов. Итак, я намеренно использую термин «мобильности», чтобы подвести к более широкому проекту создания социальной науки, ориентированной на изучение движения.

Выводя подпольное на яркий свет, этот проект предлагает ревизию всех тех способов, которыми практику-



ется социология, особенно организованная в четко отграниченные друг от друга, объединенные союзами или враждующие «регионы» и «крепости» так называемых «дисциплин». Я использую термин «подпольный», чтобы показать, что эта парадигма не зародилась буквально только что *из ничего*. В архивах науки можно найти множество фрагментов, которые прежде с трудом удерживались в подвалах крепостей дисциплин и имеют отношение к этой парадигме (см., среди прочих: Serres 1995; Virilio 1997; Urry 2000; Riles 2001; Graham, Marvin 2001; Solnit 2001; Verstraete, Cresswell 2002; Amin, Thrift 2002; Rheingold 2002; Coleman, Crang 2002; Sheller 2003; Cresswell 2006; Sheller, Urry 2006b; Kellerman 2006). Новая парадигма освободит эти фрагменты из клеток и даст им возможность расправить крылья и полететь, контактируя и сталкиваясь в воздухе с прочими «ангелами», как причудливо их назвал Мишель Серр (Serres 1995). Кроме того, во многих местах парадигма мобильностей уже вырвалась на волю (таких, как европейская исследовательская сеть «Космобиальности», “Cosmobilities”).

Итак, у меня двойная цель: обоснованно заявить, что существуют многочисленные виды движения и что социология по большей части рассматривала их неверно, а также представить псевдо-новую парадигму, которая заключается в постдисциплинарном, продуктивном способе практиковать социальную науку, особенно в новом столетии, в котором вопросы мобильности явно займут центральное место.

В предыдущей главе было уже отмечено, что социология во многом еще недавно была «а-мобильной». Это выражалось тремя способами. Во-первых, через пренебрежение движением, коммуникациями и теми формами, в которых они были организованы экономически, политически и социально. Хотя подобная деятельность в жизни людей часто является лично и культурно весьма значимой (например, во время отпуска, при хождении и вождении автомобиля, в разговоре по телефону и

в самолете), социальная наука ее не замечала. В числе прочего я хочу, чтобы все эти темы наконец попали в видоискатель социологии, особенно те, которые связаны с каникулярными, личными путешествиями, а также с опытом различных форм движения (Urry 2002c).

Во-вторых, через *минимизацию* значения этих форм движения для труда, обучения, семейной жизни, политики и протеста, т. е., всех критически важных социальных институтов. При этом, например, ясно, что семьи зависят от схем хождения в гости, школы выбирают по принципу районирования учащихся, паттерны работы зависят от того, как пробки на дорогах структурируют транспортные потоки, новые отрасли промышленности зависят от новых мигрантов, а протестные движения — от маршей и демонстраций. Важность этих форм движения, обуславливающих развитие и изменения данных социальных институтов, в конвенциональном «структурном» анализе порой сводится к минимуму.

В-третьих, социальная наука в основном фокусируется на тех паттернах, по которым люди напрямую взаимодействуют друг с другом, и игнорирует глубинные физические или материальные инфраструктуры, лежащие в основе таких экономических, политических и социальных схем. Почти все мобильности предполагают существование крупномасштабных неподвижных инфраструктур, которые делают возможным общественный характер будничной жизни. Эти неподвижные инфраструктуры включают в себя дороги, железнодорожные рельсы, шоссе, телеграфные линии, водопроводные трубы, опоры ЛЭП, телефонные узлы, канализацию и газопроводы, аэропорты, радио- и телеантенны, вышки мобильной связи, подземные кабели и т. п. (Graham, Marvin 2001; Sheller, Urry 2006a). С этими инфраструктурами пересекаются социальные общности класса, гендера, этноса, нации или возраста, которые управляют различными мобильностями, включая сюда и принудительное движение, и вынужденную неподвижность (см. Ray 2002).

Транспорт и коммуникации изучаются, насколько они вообще изучаются, в изолированных крепостях разных дисциплин, и обмен информацией с остальными социальными науками невелик. Исследования транспорта в основном концентрируются на меняющейся природе транспортных систем и базируются на своего рода технологическом детерминизме. Комплексные социальные процессы, которые являются основой и руководящей силой использования транспорта, рассматриваются редко. Можно сказать, что, например, в исследовании путешествий слишком много транспорта и недостаточно общества и, уж точно, недостаточно осмысления сложных процессов взаимовлияния между ними (однако см.: Kaufmann 2002; а также серию книг «Transport and Society» издательства Ashgate). Анализируя, как разворачиваются эти взаимосвязи во времени, необходимо избегать того, что мы обозначим как подходы «общество на первом плане» или «транспортные технологии на первом плане», и развивать новую парадигму мобильностей, которая преодолевает это разделение.

В следующем разделе я обращусь к Георгу Зиммелю — социологу, который больше всех приложил усилия по осмыслению в целом организации мобильностей и их воздействия на социальную жизнь. Зиммель первым пытался развивать парадигму мобильностей, анализируя пространственную близость, дистанцию и движение в современном городе (Jensen 2006: 146).

### **Зиммель и мобильности**

Зиммель дает своего рода хайдеггерианскую интерпретацию значения инфраструктур мобильности. Он отмечает такое исключительное достижение человечества, как создание «маршрута» (path), соединяющего два отдельных места. Неважно, как часто люди ходят взад и вперед между этими местами и «субъективно» связывают их в

своим умом, говорит он: «только зримым *отпечатыванием* маршрута на поверхности земли места объективно соединяются» (курсив добавлен, Simmel 1997: 171). Такие зримые отпечатки маршрута создают постоянное «соединение» (connection) между подобными местами. Данное достижение человечества объясняется, по выражению Зиммеля, особой «волей к соединению». Эта воля к соединению формирует вещи и их отношения. Животные же не могут совершить «чудо дороги», которое заключается в том, что еще более развитое «отпечатывание... на поверхности земли» приводит, по утверждению Зиммеля, к «вмораживанию (freezing) движения в твердую структуру» (Simmel 1997:171). Позже мы увидим другие примеры того, как «движение» «вмораживается» в твердой структуре, и более значимые последствия ницшеанской «воли к соединению».

Это вмораживание, это достижение соединения через новое «пространство движения» (Thrift 2004b) достигает своего пика в речных мостах, которые «символизируют распространение на пространство сферы желания» (Simmel 1997: 171). Для одних только людей берега реки не просто обособлены, но и отделены друг от друга, и, следовательно, потенциально могут быть соединены мостом. И, следуя Марксу в его анализе «архитектора» (в противоположность пчеле), мы можем сказать, что люди способны «увидеть» эти соединения мысленным взором как разделенные и, следовательно, как нуждающиеся в соединении. Зиммель так суммирует свои взгляды на силу человеческого воображения, силу «замысла»: «если бы мы вначале не соединяли их в наших практических мыслях, в наших нуждах и наших фантазиях, то концепция разделения не имела бы смысла» (1997: 171).

Такой мост, продолжая выполнять функцию соединения мест, одновременно может стать и частью «природы», чем-то живописным. Для человеческого взгляда мост находится в близких и уместных отношениях с берегами. Такое замораживание движения кажется естес-

твенным «союзом» (unity), имеющим большую эстетическую ценность, почти как некое улучшение «природы», ведь кажется, что оно «естественным образом» соединяет берега.

Но что о самом движении? Зиммель различает несколько социопространственных паттернов мобильности. Сюда входит кочевничество, бродяжничество, объезд королем своей страны, перемещение в рамках одной диаспоры, странствие придворных, миграция, авантюрное или развлекательное путешествие. В каждом случае различие — в социальной форме, в «форме обобществления... в причине, по которой некая группа движется, в отличие от другой некой группы, зафиксированной в пространстве» (Simmel 1997: 160). И это отличие коренится во «временной продолжительности» того периода, который проводится «вовне». Время структурирует «особенности хода встречи», — но это не простые и не прямые отношения. Иногда краткий контакт может привести к передаче важных секретов через того, кто исполняет роль временного «чужака»; в других случаях необходимо провести много времени вместе для взаимной адаптации к происходящему и для развития доверия между всеми вовлеченными сторонами.

Зиммель также уточняет, как именно физическое или телесное путешествие взаимодействует с другими видами мобильности. Он выдвигает (неверную) гипотезу, что в Средние века путешествовали больше, в основном студенты и купцы, чем в начале XX в. По его мнению, это происходило потому, что в поздний период существовали «письма и книги, банковские счета и филиалы, возникавшие благодаря механическому воспроизведению одной и той же модели и благодаря фотографии» (Simmel 1997: 165). В Средние века всю эту информацию «путешествующим нужно было переносить с собой» с места на место, в силу того, что других «систем» по перемещению идей, информации, и особенно денег, было мало (Simmel 1997: 167). И при этом путешествия были почти всегда полны

«опасностей и трудностей», в частности потому, что существовало относительно мало «экспертных систем», которые могли бы смягчить риски таких физических перемещений (Simmel 1997: 167).

На самом деле еще было много странствующих бедняков, бродяг, чья жизнь была основана на «непоседливости и мобильности», и это порождало различные «нестабильные ассоциации», наподобие групп «бродячих менестрелей», для которых было характерно «стремление к постоянной смене сцены, способность и желание “исчезать”» (Simmel 1997: 168). Схематические представления Зиммеля о Средних веках интересны тем, какой акцент он ставит на движении и текучести, а также его идеей, что путешествия были обязательны для обмена информацией, деньгами и вещами и что эта нужда в дальнейшем частично *уменьшилась* за счет замены физического путешествия на системы, способные в большом масштабе перемещать письма, книги, деньги и фотографии. Эти комплексные взаимоотношения между системами мобильности еще неоднократно будут обсуждаться в настоящей книге.

Однако Зиммель многое сказал и о современном городе, в котором широко распространены новые виды движения и непоседливости (*restlessness*). В его знаменитой книге «Столица и город» есть фраза о том, что столичный тип личности определяется *«интенсификацией нервной стимуляции»*, вызванной резким и непрерывным изменением внешних и внутренних стимулов» (Simmel 1997: 175). Современный город характеризуется «внезапностью обрушивающихся впечатлений... Каждый переход улицы и все местные особенности и многообразие экономической, профессиональной и социальной жизни» в большом городе, по его словам, «резко контрастируют с жизнью в городке или деревне по самым сенсорным основам психической жизни» (Simmel 1997: 175; также см. Simmel 1990).

Из-за богатства и разнообразия стимулов, атакующих людей в столицах, они вынуждены вырабатывать в себе особую сдержанность и бесчувственность. Без развития такого отношения большинство просто не может справиться со шквалом переживаний, вызванных высокой концентрацией населения и его движений. Таким образом, урбанистическая личность поневоле — сдержанна, отстранена и бесстрастна. Атакующие стимулы создают новую психическую и сенсорную конфигурацию, бесстрастное отношение, неспособность реагировать на новые ощущения с соответствующей энергией. Движение в большом городе, как и быстрое перемещение денег, порождает сдержанность и безразличие (Jensen 2006: 148–9).

Таким образом, Зиммель не объясняет урбанистическую жизнь в терминах пространства города. Это более ранний тип анализа, созвучный тому, который проделали Маркс и Энгельс в середине XIX в. и который наиболее ярко выражен в модернистском «Манифесте коммунистической партии», разбирающем воздействие «современных» паттернов мобильности на социальную жизнь, где бы она ни разворачивалась (Marx, Engels 1952; Berman 1983). Зиммель рассматривает фрагментацию и многообразие современной жизни и показывает, что это движение, разнообразие стимулов и визуальные формы присвоения пространства являются центральными чертами нового, современного типа городского опыта.

Более того, не только благодаря воздействию денег со «всей их бесцветностью и безразличием» (Simmel 1997: 178, см. также: Simmel 1990), но и благодаря их брату-близнецу, современному городу, для социальной жизни становится необходима новая точность. Соглашения и договоры должны демонстрировать четкость в том, что касается времени и места. Жизнь в мобильном большом городе предполагает пунктуальность, и это отражается, по мнению Зиммеля, в «повсеместном распространении

карманных часов» (1997: 177). Век назад часы были таким же ярким символом «современности», как сегодня вездесущие мобильные телефоны. Зиммель утверждает, что «деловые отношения типичного столичного жителя обычно столь сложны и разнообразны, что без строгой пунктуальности в обещаниях и услугах вся структура может обратиться в запутанный хаос» (1997: 177). Эта нужда в пунктуальности «привносится концентрацией столь многих людей со столь дифференцированными интересами, обязанными интегрировать свои отношения и действия в многосложный организм» (Simmel 1997: 177).

Итак, формирование многосложной системы отношений означает, что все встречи и действия должны быть точными, рассчитанными по времени и рациональными, системой или «структурой высочайшей степени обезличенности», часто включающей чрезвычайно дистанцирующую вежливость (Simmel 1997: 178; Toiskallio 2002: 171). Подобная «системность» мобильности критически важна и приводит к тому, что индивид становится «простым винтиком в гигантской организации вещей и сил»; а в результате, «когда стимулы, интересы, использование времени и сознания предлагаются со всех сторон, жизнь для человека делается бесконечно простой» (Simmel 1997: 184). Зиммель живописно рассказывает, как это происходит: «они тащат человека, словно речной поток, и выплыть в нем одному нелегко» (Simmel 1997: 184).

Но одновременно жизнь в современном городе придает каждому «личную субъективность в высшей степени», стремление быть «отличным», резко выделяться и потому — искать внимания (Simmel 1997: 178). Городская жизнь вызывает то, что мы называем ярко выраженной «культурой нарциссизма» (Lash 1980). Зиммель утверждает, что люди достигают самоуважения через знание о том, как именно их воспринимают окружающие. Однако из-за масштабов мобильности в столичном городе «меж-



человеческие (inter-human) контакты становятся краткими и редкими» (Simmel 1997: 183). По сравнению с мелкими общинами, современный город выделяет место индивиду и всем особенностям его внутреннего и внешнего развития. Именно пространственная форма современной городской жизни позволяет индивидам, социально взаимодействующим с чрезвычайно широким кругом контактов, развиваться своим, уникальным способом. Люди стараются отличиться; они пытаются быть другими за счет украшений и следования моде, сталкиваясь друг с другом в краткие моменты пространственного соседства (proximity). Так столичная жизнь, с ее гонкой и фрагментацией, порождает и мощные объективные системы, частично занятые поддержанием правил сохранения дистанции и формальности, и очень различные персональные субъективности — извращенное сочетание, которое будет рассматриваться ниже в контексте новейших множественных мобильностей XXI столетия.

В своем анализе моментов соприсутствия (co-presence) Зиммель разрабатывает общую социологию чувств и, соответственно, значимости зрения, слуха и обоняния. Он делает особый упор на глазах как на «уникальном социологическом достижении» (Simmel 1997: 111). Глаза налаживают связь и осуществляют интеракцию между индивидами, и это — «самое прямое и чистое взаимодействие, какое только существует» (Simmel 1997: 111). Люди не могут брать через глаза, не давая. Глаза обеспечивают «самую полную взаимность» между личностями, между лицами (Simmel 1997: 112). Позже я покажу, что соприсутствие лицом к лицу — это ключевое условие и следствие путешествия. Боден и Молоч выражают это следующим образом: «интеракция соприсутствия остается, как заметил давным-давно Зиммель, фундаментальным способом человеческого взаимодействия и социализации, “первичным полем социальности”» (Boden, Molotch 1994: 258).

По мнению Зиммеля, выражение лица передает особое знание. В отличие от других частей тела, лицо не действует, а открывает. Мы видим, «каково» лицо другого человека и, следовательно, «каково» человеку сейчас. Зиммель говорит о «непреходящем даре природы... открывающемся на лице» (1997: 115). Лицо рассказывает о жизни человека открывая то, что отпечаталось на нем или даже отложилось в нем за время существования каждой личности или, лучше сказать, в продолжение всех неизбежных человеческих движений, длящихся до самой смерти.

Зиммель говорит еще две важные вещи о путешествиях. Во-первых, он утверждает, что людей влечет друг к другу не только по каким-то высшим соображениям, но и ради удовольствия «свободной игры коммуникабельности», ради тех форм социальной интеракции, которые лишены содержания, сущности и высшей цели. Беседы соприсутствия случаются сами по себе и для себя, это вид «чистой интеракции», которая может быть самоценной (Simmel 1997: 9-10). Большая часть социальной жизни и, следовательно, кажущаяся нужда или обязанность путешествовать происходят от радости и привлекательности беседы лицом к лицу, а порой телом-к-телу.

Во-вторых, Зиммель описывает «социалистическое массовое открытие и наслаждение природой», которое возникло благодаря прокладке железных дорог через Альпы (Simmel 1997: 219). Эти железные дороги породили новые массовые путешествия по природе и на природу. Он не считает это чем-то нежелательным, но сомневается в том, что подобные перемещения имели какую-либо «воспитательную ценность» для путешествующих. Хотя это и вызвало «мгновенный приступ восторга», за ним быстро последовало «возвращение к повседневности» (Simmel 1997: 220). Зиммель особенно обрушивается на тех, кто верит в то, что преодоление угрожающих жизни трудностей является чем-то заслуживающим одобрения с моральной точки зрения. Он

критикует эгоистические радости альпинистов: «игра со смертью и наслаждение панорамными видами» (Simmel 1997: 220). Но он также рассматривает привлекательность «приключения» как формирующее желание быть где-то еще: подобное «приключение» случается «вне обычной последовательности этой жизни» (Simmel 1997: 222). Приключение, о котором он говорит, происходит в настоящем, его не определяет прошлое, и для него нет будущего. Из-за того, что жизнь стала «легкой» в городах, то же начало происходить и за их пределами, в местах приключений, где тело может ожить, то самое «тело в движении», которое находит свои способы быть естественным, познавать природу и спасать себя «естественно». Приключение, таким образом, помогает телу избежать пресыщенности и омолодиться в моменты телесного возбуждения в процессе движения. Зиммель утверждает, что все «мы являемся искателями приключений на земле», но настоящее приключение случается только тогда, когда «напряжение становится настолько яростным, что пересиливает и материю, при помощи которой оно и реализует себя» (1997: 232).

В более широком смысле Зиммель предложил первые подходы к тому, что сейчас мы называем теорией сложности (complexity). Он выступил против анализа, пытающегося объяснить социальные явления в терминах индивидуальных поступков. Важные социальные феномены не являются следствием комбинаций более низкого уровня. По мнению Лэша (Lash 2005: 11) он был антиредукционистом, интересующимся многообразием возникающих социальных форм, элементарной субстанцией социальной жизни. Подход Зиммеля выражается языком аутопойезиса. Он рассказывает о том, «как вещи находят свой смысл в отношениях друг с другом, и как взаимность отношений, в которые они вовлечены, и составляет то, чем они являются» (Simmel 1990: 128–9; Staubmann 1997; см. также о витализме Зиммеля: Lash 2005).

В своем шедевре «Философия денег» Зиммель особенно пристально рассматривает деньги как средство самоорганизации экономического обмена, а также то, как экономический обмен порождает явления, несводимые к индивидуальным актам обмена (Simmel 1990). Он предлагает изучать «взаимную каузальность», или то, что сегодня называется коэволюцией и адаптацией. Лэш недавно предположил, что медиа и коммуникация являются схожими самоорганизующимися формами жизни, которые подменяют и угрожают силе социального (2005: 8–10). Аналогичным образом чуть ниже я высказываю предположение, что «мобильность», или «циркуляцию», следует рассматривать как аналог денег, как еще один посредник обмена, самоорганизующийся и несводимый к индивидуальным паттернам или предпочтениям.

Далее, недавно было замечено, что Зиммель раздумывал над природой течения (flux), а не потока (flow), и это помогает скорректировать концепцию мобильностей как простых потоков (Lash 2005). Течение предполагает напряжение, борьбу и конфликт, диалектику технологии и социальной жизни, или, как я покажу ниже, комплексных пересечений мобильностей и иммобильностей. Согласно Зиммелю, не существует простых или чистых потоков, а есть, скорее, виталистические течения.

Я полагаю, что именно комплексный (а не виталистский) характер социальной жизни проистекает из этой диалектики течений иммобильности и мобильности, и особенно из подсказанной Зиммелем диалектики между систематизацией и персонализацией. В целом именно Зиммель задал концептуальные рамки настоящей книги, так как он первым обращался к большинству проблем и тем, которые в ней рассматриваются. Я предлагаю несколько глав, в которых развивается и разрабатывается написанное им, то, что около ста лет назад было основой процессуальной, или виталистической, или комплексной социальной науки, рассматривающей множественные мобильности течения.

Некоторые элементы идей Зиммеля разрабатывались в рамках «чикагской школы», предложившей в первой половине XX в. ряд постзиммелианских исследований мобильности, и особенно тех, которые посвящены бродячей жизни «хобо», банд, проституток, мигрантов и т. д. (см. например: Park 1970). Тем не менее эти исследования далеко не продвинулись, так как в социологии возобладал ряд структурных или статических теорий, включая структурный функционализм, позитивистский анализ «переменных», структурный марксизм и т. п. Изучение мобильностей перешло в ведомство профессионального анализа «транспорта» и, в меньшей степени, «туризма», которые брались как особые, изолированные отрасли для исследования, весьма далекие от того, на что указывали будоражающие воображение эссе и статьи Зиммеля.

В последующих разделах я буду черпать из эклектической смеси более современных теорий и исследовательских программ, чтобы развить краткий набросок парадигм мобильностей, предложенный Зиммелем. Эта парадигма, прототип которой был впервые набросан им около ста лет назад, можно сказать, прождала целый век, чтобы быть вынутой из пыльного гаража. Я начну с комплексности, а затем, в следующем разделе, рассмотрю широкий спектр других теорий.

### Теории комплексности

Вот как ведущие физики Лафлин и Пайнс комментируют тот факт, что физика, некогда изучавшая фундаментальные законы, к которым можно свести все на свете, теперь исследует множественные формы возникающей (emergent)<sup>113</sup> организации:

<sup>113</sup> Технический термин, общий для всех наук, изучающих хаос и самоорганизацию. — *Прим. пер.*

«Главная задача... теперь — это не вывести единое уравнение, а скорее каталогизировать и понять возникающее поведение... Мы называем это... изучением комплексной адаптирующей материи... Мы являемся очевидцами перехода от... редукционизма к изучению комплексной адаптирующей материи» (проецировано в: Buchanan 2002: 207).

«Комитет Гюльбенкяна по реорганизации социальных наук» утверждает, что мы должны стереть границу между «естественными» и «социальными» науками через изучение и тех и других при помощи понятия «комплексности» (в комитет входит и исследователь нелинейности нобелевский лауреат Илья Пригожин). Анализ, «основанный на динамике неравновесности, с акцентом на множественности будущего, бифуркации и выборе, исторической зависимости, и... внутренне присущей неопределенности», должен быть «моделью для всех наук» (Wallerstein 1996: 61).

По мнению Трифта (Thrift 1999; Capra 2002; Urry 2004, 2005), в воздухе витает комплексная возникающая «структура чувств». Такая возникающая структура чувств ведет свое происхождение от ряда процессов, которые привносят понятия комплексных адаптирующихся систем в анализ мобильностей, потому что между ними есть все увеличивающееся избирательное сродство. В число процессов, которые переносят комплексные понятия на данную интеллектуальную карту, входят следующие:

1. Осознание быстрых и неожиданных перемещений денег, людей, капитала и информации по всему свету (см. о сжатии пространства-времени: Harvey 1989) — делая порядок в принципе возможным и достижимым и производя не хаос и не порядок, а то, что физики называют метастабильностью (Ball 2004).
2. Рост коммуникационных технологий, основанных на микроэлектронике и отнимающих первенство в

организационных режимах у иерархии, передавая его компьютеризованным сетям, которые аутопойетически самовоспроизводят себя по всей планете (Castells 1996, 2001), включая сюда и феномен «умных толп» (Rheingold 2002).

3. Возникновение «глобальных микроструктур», таких как антиглобалистские движения, финансовые рынки или террористические сети, тех «форм коннективности»<sup>114</sup> и координации, которые сочетают глобальный охват с микроструктурными механизмами, дающими образец принципам и паттернам самоорганизации» (Knorr Cetina 2005).

4. Увеличение гиперсложности продуктов и технологий: мушкет Эли Уитни в 1800 г. состоял из 51 детали, в то время как в космическом шаттле их 10 миллионов. Еще в 1970 г. большинство продуктов мировой торговли были простыми, изготавливаемыми при помощи простых процессов, но четверть века спустя две трети наиболее ценных продуктов — это комплексные процессы и комплексные продукты, состоящие из огромного числа компонентов, кибернетической архитектуры и социотехнических гибридных систем (Rycroft, Nash 1999).

5. Все большее значение, которое получают гибридные системы социальных отношений и физических объектов, такие как здравоохранение, терроризм, глобальное потепление и т. п., предполагает и порождает перехлестывание и параллели между миром физического, биологического и социального. Капра выступает за единые концептуальные рамки

<sup>114</sup> Англ. *connectivity*. Мы используем этот термин из компьютерных наук, обозначающий «связанность компонентов системы, как возможность соединения» и активно используемый Эрвином Ласло (на которого автор неоднократно ссылается далее), чтобы акцентировать отличие от собственного термина автора «соединенность» (англ. *connectedness*). — Прим. пер.

для постижения таких материально-социальных структур (Сарга 2002).

6. Явная непредсказуемость событий и их последствий в пространстве-времени, а особенно — те сложные пути, которыми события возвращаются к тем, кто инициировал сами процессы, демонстрируя «эффект бумеранга», в котором бумеранг парадоксальным образом сносит голову тому, от кого тот или иной процесс брал свое начало (Beck 2001).

7. Различные нелинейные изменения в отношениях, семьях и обществах, происходящие по всему свету и не содержащие ясной связи между «причиной» и «следствием»; случается то, в чем заметны неожиданные диспропорциональности, которые нельзя предсказать, не говоря уж о том, чтобы их контролировать (Nicholis 1995).

8. Значение точек бифуркации, таких как почти молниеносный развал Советской империи, распространение за одно десятилетие Интернета, практически с нуля до миллиарда пользователей, или расцвет СМС, в некоторых культурах — от полного неприятия до 100%-го принятия (Gladwell 2000).

9. Широкое распространение восприятия всех организмов и материальной среды Земли как чего-то единого, самоорганизующейся системы или того, что Лавлок уже несколько десятилетий называет «Гайа» (Lovelock 2006: 23–25). Его недавний анализ «глобального потепления» выявил ряд потенциально необратимых процессов, трансформирующих эту единую, некогда самоорганизующуюся систему.

10. Растущая организация самой науки на глобальной основе, паттерны роста, коммерциализации, систем финансирования и поддержки которой включают самоорганизующиеся сети, которые не являются редукционистским отражением природы; рост научных сетей уводит отдельные отрасли в сторону от равновесия (Wynne 2005).



Наука XX в. отказалась от элементов ньютоновской науки, и это освободило путь для комплексного поворота (см. подробнее: Urry 2003; сборник 2005 г. «Theory, Culture and Society»). Наука до XX в. оперировала ньютоновским представлением о времени: неизменное, делимое, как пространство, на блоки, с измеряемой длительностью, выражаемое в цифрах и обратимое. Это — время, рассматриваемое как картезианское пространство, включающее неизменные измеряемые отрезки, которые движутся вдоль, вперед и назад. Науки XX в. отвергли эти понятия (Сарга 1996). Эйнштейн показал, что не существует фиксированного или абсолютного времени, независимого от системы, к которой оно относится. Время локально, это внутренняя характеристика любой системы наблюдения и измерения. Время и пространство неотделимы друг от друга, они сливаются в одном четырехмерном пространстве-времени, искажаемом под воздействием массы. Таким образом, время и пространство являются «внутренними» по отношению к процессам, посредством которых существуют физический и социальный миры, способствуя поддержанию их силы (Coveney, Highfield 1990). Вселенная начала существование без какой-либо предсуществующей причины, и то же событие создало и пространство, и время. Пространство и время были созданы мгновенно, будучи частью системной природы вселенной (Davies 2001). Более того, квантовая теория описывает виртуальное состояние, в котором электроны апробируют все возможные типы будущего перед тем, как занять какое-либо одно положение (Zohar, Marshall 1994). Квантовое поведение мгновенно, одновременно и непредсказуемо. Взаимодействия между всеми частями гораздо более фундаментальны, чем сами части. Термодинамика показывает, что есть лишь необратимый поток времени. Стрела времени в открытых системах направлена в сторону сокращения упорядоченности и нарастания хаоса. Это накопление беспорядка или позитивной энтропии

выводится из второго закона термодинамики. Тем не менее это не просто рост беспорядка. Пригожин показал, как возникает новый, но далекий от равновесия порядок. Существуют диссипативные структуры, островки нового порядка в океане хаоса, поддерживающие или даже увеличивающие свою упорядоченность за счет суммарной энтропии (Prigogine 1997). Необратимость времени можно видеть в расширении вселенной, следующем за сингулярным событием «большого взрыва», случившегося около 15 миллиардов лет назад. Стрела или поток времени указывает на будущее, которое нестабильно, относительно непредсказуемо и характеризуется различными возможностями. Время и множественно, и непредсказуемо. Пригожин говорит о «конце определенности», который наступит, когда комплексные науки переселят то, что он называет отчуждающими образами детерминистического мира и капризного мира чистых случайностей. Порядок и хаос — это вид баланса, компоненты которого и не полностью привязаны к месту, и не целиком растворены в анархии.

Центральной для таких динамических систем является идея возникновения, когда существуют эффекты системы, отличные от эффектов ее частей (Nicolis 1995). Теории комплексности изучают, как компоненты некой системы «спонтанно», через взаимодействие развивают коллективные свойства или паттерны, даже такие простые черты, как цвет, которые не были заложены или, по крайней мере, не проявлялись точно так же в индивидуальных компонентах. Такие крупномасштабные паттерны или характеристики возникают из микродинамики исследуемого явления, но не сводимы к ней. Так, газы не являются равномерными образованиями, но состоят из бурлящей смеси атомов, подчиняющихся законам квантовой механики. Законы, управляющие газами, не выводятся из поведения каждого отдельного атома, но только из их статистической компоновки. Более того, как только система проходит особый порог с мелкими изме-

нениями в контролируемых переменных, происходит переключение и, например, жидкость превращается в газ или небольшое повышение земной температуры приводит к массивному и неконтролируемому глобальному потеплению (Lovelock 2006). Такие «переломные моменты» могут породить неожиданные структуры и события, чьи свойства будут отличаться от тех, что следовали законам предшествующего, низшего уровня (Gladwell 2000).

Таким образом, комплексность связана с тем, как множественные гибридные системы адаптируются и эволюционируют в процессе самоорганизации во времени и в рамках приспособляемости пространства, структурированного каждой из этих систем (см.: Mitleton-Kelly 2003). Такие комплексные взаимодействия систем похожи на блуждание по лабиринту, чьи стены постоянно перестраиваются. Каждый новый шаг нужно делать, соизмеряясь со стенами лабиринта, который приспособливается к каждому движению через него (Gleick 1988: 24). Таким образом, комплексность изучает возникающие, динамические, самоорганизующиеся и взаимозависимые системы, которые взаимодействуют, влияя при этом на последующие вероятности (Prigogine 1997: 35).

Кажется, что такие системы развиваются во времени и сквозь время и что его агенты заперты в очевидно стабильных «маршрутозависимых» практиках, происходящих от относительно мелкомасштабных более ранних событий (таких как те, что составляют автомобиль из стали и бензина, см. главу 6). Но системы могут очень быстро и внезапно измениться, достигнув «переломного момента» (Gladwell 2002). Недавний пример такого переломного момента — история того, как в 1990-х годах для общения внезапно потребовались факс-аппараты, до того, что офис без такого аппарата переставал считаться «офисом», потому что не мог коммуницировать с другими «офисами». Этот мир комплексных систем, бывший миром лавинных процессов, эффектов основателя и самовосстанавливающихся паттернов, очевидно

стабильных режимов действия, внезапно обрушился и стал уделять внимание равновесию, «эффекту бабочки» и пороговым состояниям, и все это произошло, когда системы внезапно перешли из одного состояния в другое (Axelrod, Cohen 1999).

Особенно важными для такого вида анализа являются нелинейные, позитивные контуры обратной связи. Их рассматривают как нечто, обостряющее изначальные стрессы в системе и тем самым делающее ее неспособной смягчить удар и принять изначальное равновесное состояние, как Лавлок показал недавно на примере «глобального потепления» в рамках общеземной системы (2006: 33–35). Позитивный контур обратной связи возникает, когда тенденция к изменению усиливается, а не ослабляется, как при негативном контуре. Подобные позитивные контуры включаются в анализ растущих в числе возвратов, которые порождают маршрутозависимость, и встречаются в истории самых разных экономико-технологических систем (например, когда видеосистема VHS вытеснила технологически более совершенную систему Betamax). Такая необратимая маршрутозависимость случается, когда случайные события запускают институализирующие паттерны или цепь событий во времени, приобретающие детерминистические черты и становящиеся тем, что Артур называет «запиранием» (lock-in) (Arthur 1994a, 1994b; Waldrop 1994).

## Другие теоретические основания

### Теории седентаризма (оседлости)

Эта теория представляет ограниченные и аутентичные места, регионы или страны как фундаментальную основу человеческого опыта (Cresswell 2002: 12–15; 2006; Relph 1976). Подобные седентаристские воззрения порой

уходят корнями в учение Хайдеггера. Для Хайдеггера «проживать» означало жить в покое, быть довольным и находиться дома в каком-то месте. Строить (*bauen*) означало заботливо выращивать и защищать, возделывать землю и разводить виноград. Такое строительство включало в себя заботу и было привычным, укоренившимся. Хайдеггер хотел вернуть к жизни комбинацию строительства и проживания, называя ее «предоставлением проживания» (Heidegger 1993: 361; Zimmerman 1990: 150).

Такое проживание предполагает пребывание вместе с вещами, которые находятся физически под рукой. Таким образом, Хайдеггер выступал против разделения мужчины (*sic!*) и пространства, как будто они стоят по разные стороны. Для него говорить о мужчинах (*sic!*) значило говорить о тех, кто уже проживает, двигаясь сквозь пространство: «Сказать, что смертные есть, значит сказать, что через проживание они существуют в пространствах благодаря пребыванию среди вещей и мест. И только потому, что смертные наполняют собой, существуют в пространствах по своей сути, они способны идти сквозь пространства» (Heidegger 1993: 359). Но люди идут сквозь пространства только теми способами, которые помогают им поддерживать сложившиеся отношения «с близкими и далекими местами и вещами» (Heidegger 1993: 359). Когда кто-то идет открывать дверь комнаты, он уже является частью комнаты. Человек — не изолированное «герметичное тело» потому, что он уже пронизал пространство комнаты, в которую собирается войти. Только благодаря этой форме проживания возможно пройти через эту конкретную дверь. Мы можем сказать, что проживать — это всегда двигаться и ощущать, быть и внутри, и снаружи.

Хайдеггер, как и Зиммель, думал о значении мостов. Они не соединяют берега, которые в каком-то смысле уже «здесь». Берега возникают только вслед за мостом, который теперь пересекает речной поток. Мост заставля-

ет берега лежать друг напротив друга. Вследствие этого окружающая земля по обеим сторонам реки приходит в более близкое соприкосновение. Хайдеггер утверждает, что мост функционирует как то, что мы сегодня называем «актант» (actant), он «приводит реку и берег и землю в соседство друг с другом. Мост собирает землю как ландшафт вокруг реки» (Heidegger 1993: 354).

Более того, новый мост реорганизует проживание/перемещение (dwell/move) людей внутри территории. Мосты инициируют новые социальные паттерны, формируя место действия или соединяя различные части города, или город с округой, или же город с «сетью дальних перевозок, отмеренной и вычисленной для максимальной продуктивности» (Heidegger 1993: 354). Мост — он готов для остановки, он ждет медленного перемещения, неспешного потока людей, переходящих с одного берега на другой. Туристические местечки тоже ждут остановки и осмотра туристической группой, и таких, которые заданы индустрией досуга (Heidegger 1993).

Чуть позже нечто подобное писал Ингольд: «ландшафт выстраивается как длительная запись — и свидетельство — жизни и труда прошлых поколений, которые в нем проживали и тем самым оставили частицу себя» (Ingold 1993: 152). Ландшафт, следовательно, — это не натура и не культура, не разум и не тело. Это мир, как он известен тем, кто проживает в данном месте, тем, кто продолжает там жить, и тем, кто будет; тем, чья практическая деятельность проводит их по многочисленным тропам через все его закоулки. Так что не «landscape» (ландшафт), говорит Ингольд, а «taskscape» («ландшафт задачи») окружающей среды порождает социальные свойства конкретного уголка природы.

Маршрутные тропы, кроме того, показывают накопившиеся следы бесчисленных путешествий, проделанных людьми, шедшими по своим будничным делам. Сеть троп демонстрирует оседлую деятельность общины, растягивающуюся на многие поколения; это ставший

видимым «ландшафт задачи» (Ingold 1993: 167). Люди представляют себя идущими по тем же тропам, что и прежние поколения, по мере того, как они все глубже впечатываются в почву. И, таким образом, изменение направления тропы, или ее уничтожение новой дорогой часто рассматривается как вандализм по отношению к общине, и ее коллективной памяти, и формам проживания/перемещения по и через какое-то место.

### Теории текучести и номадизма (кочевничества)

Альтернативным источником идей о мобильности являются метафоры и теории текучести и номадизма (Cresswell 2002: 15–18; Urry 2000: ch. 2; Bauman 2000). Многие авторы развивали метафоры моря, реки, потока, волн, жидкости, бродяги, пилигрима и номадизма. Такие метафоры часто привлекали внимание Деррида, который писал: «Différance несовместим со статическими, синхронными, таксономическими, антиисторическими мотивами в концепции структуры» (Derrida 1987: 27).

Делез и Гваттари размышляли о значении кочевников, внешних по отношению к любому государству (Deleuze, Guattari 1986: 49–53). Кочевники образуют детерриториальные общества, определяемые траекториями, а не пунктами и узлами. Делез и Гваттари утверждали, что «у кочевника нет пункта, тропы или земли... Кочевников можно назвать по преимуществу детерриториальными, потому что у них, в отличие от мигрантов, не происходит последующей ре-территориализации» (1986: 52). В более широком смысле, этот неовитализм ставит акцент на процесс и изменение как на стержень социальной жизни (см.: Lash 2005). Нет стасиса, есть только процессы создания и трансформации. Нет ничего до движения; движение выражает сущность вещей.

Другие мобильные метафоры связаны с образами бродяги и туриста (Bauman 1993). Бродяга — это паломник без пункта назначения, кочевник без маршрута, в то время как турист «платит за свою свободу, за право пренебрегать заботами и чувствами туземцев, за право ткать свою собственную паутину смыслов... Мир открыт для туриста... ему нужно только прожить в нем с приятностью — и тем самым придать ему смысл» (Bauman 1993: 241). И бродяги, и туристы движутся сквозь чужое пространство, им удастся быть физически рядом, но при этом не испытывать нравственной близости, и стандарты счастья выверяют тоже по ним (Bauman 1993: 243). В более широком смысле Бауман утверждает, что существует переход от тяжелой и твердой современности к легкой и жидкой, где главную роль имеет скорость движения людей, денег, образов и информации (Bauman 2003; странная история падения фирмы «Конкорд» частично противоречит его доводам).

Еще одна кочевническая метафора связана с «мотелем» (Morris 1988). В мотеле нет настоящей прихожей, он соткан в сеть коридоров и служит передаточной станцией, а не средой сосуществования людей, он весь отдается циркуляции и движению, разрушая при этом любые ощущения конкретики места. Мотели «увечивают только движение, скорость и вечную циркуляцию» (Morris 1988: 3); они «никогда не могут стать настоящим *местом*», и человек оказывается в другом, ничем не отличимом от предыдущего, в «одно скоростное, эмпирическое мгновение» (Morris 1988: 5). Мотель, как и зал ожидания аэропорта, представляет не «вылет» и не «прилет», но «паузу» (Morris 1988: 41; Auge 1995).

Волфф и многие другие критикуют маскулинный характер этих номадических и бродяжьих метафор, так как они подразумевают неукорененное и ничем не ограниченное движение (Wolff 1993; Skeggs 2004). Но такие столь явно различные социальные категории имеют разный доступ к «дороге», что буквально, что метафори-



чески. Йокинен и Веихола показывают, что некоторые мужские метафоры можно по-разному переписывать и перекодировать (Jokinen, Veijola 1997). Если «переписать» упоминавшиеся мужские метафоры, то получатся, например, «папарацци», «бездомный пьяница», «секс-турист» или «бабник», уже не несущие позитивной оценки. Йокинен и Веихола также предлагают женские метафоры для движения, включая сюда «проститутку», «няню» и «девушку au pair» (1997).

### Вещи в движении

В 1980-х произошел «пространственный поворот» в социальных науках. Сюда включаются теории и исследования, демонстрирующие, что социальные отношения пространственно организованы и что пространственное структурирование существенно влияет на эти социальные отношения (см.: Gregory, Urry 1995). Мэсси объявил, что «пространство важно» для социальной жизни (Massey 1994b). Теперь пространство все чаще рассматривается как состоящее из движущихся элементов, включая сюда различные «геометрические силы». Более важно то, что разные пространства рассматриваются как состоящие из различных деталей, объектов и сред, переплетающихся друг с другом в движении. Эти детали складываются и перекладываются в изменчивые конфигурации и получают все новые и новые значения (Cresswell 2001; Verstraete, Cresswell 2002; Cresswell 2002).

Исследования путешествий, миграции и имущества показывают, что культурные объекты постоянно находятся в движении и при этом сохраняют свое значение. Существуют разные виды объектов, и они по-разному сохраняют или теряют это значение по мере перемещения с места на место. Каждый объект по-своему мобилизует место и участвует в воссоздании памяти и имущества (Lury 1997; Fortier 2000; Molotch 2003).

Многие анализируют то, что в исследованиях науки и технологии связано с «транспортировкой», с тем, как правила научной жизни, хоть и не всегда, но все чаще работают одинаково в разных уголках земли, благодаря эффективному перемещению научных процедур, методов и открытий. Тут важно понимать, как путешествуют машины и машинерия (Law, Mol 2001: 611). Исследования науки и технологии показывают, насколько тесно жизнь людей переплетена с машинами, компьютерными программами, текстами, объектами, базами данных и т. п. Лоу идет дальше и утверждает, что «сейчас исчезает представление о том, что социальный порядок — это нечто исключительно социальное... то, что мы называем социальным, материально гетерогенно: разговоры, тела, тексты, машины, архитектурные сооружения, — здесь все это и многое другое задействовано и вместе образует социальное» (Law 1994: 2). Подобные гибриды порой возникают за счет комплексных, продолжительных и предсказуемых связей между людьми, объектами и технологиями, и благодаря им научные открытия преодолевают гигантские расстояния в пространстве и времени (Law 1994: 24). Какая-нибудь научная теория или набор открытий могут стать «неподвижным двигателем», где относительное расстояние является функцией взаимоотношений между гетерогенными компонентами, составляющими эту сеть акторов (Law, Hassard 1999). Неизменные результаты работы сети могут распределяться таким образом, что региональные границы перестают быть преградой их перемещению. Вещи могут *приближаться* через сети.

Мобильности заключают в себе и гетерогенные «географические гибриды» людей и машин, периодически помогающие людям и деталям перемещаться и сохранять свою форму в процессе передвижения по различным сетям (Whatmore 2002). Дэнт говорит о гибриде «водитель-автомобиль», который не является ни водителем, ни автомобилем, но особым гибридом или движущейся

комбинацией (Dant 2004). Существует много других мобильных гибридов, с которыми мы еще встретимся далее, включая «досуг-пешеход», «поезд-пассажир», «велосипед-велосипедист» и т. д.

### Миграции и диаспоры

Многочисленные мобильности играли крайне важную роль в различных исторических событиях и не являются чем-то новым. Так, на протяжении многих столетий существовали комплексные торговые пути, которые составляли то, что мы сегодня называем средиземноморским миром (Braudel 1992). Корабли, морские пути и взаимосвязь колониальной и постколониальной торговли породили то, что Джилрой обозначил как «Черная Атлантика» (Gilroy 1993). Комплексные мобильности диаспор и транснациональных мигрантов — ключевые в вопросах, связанных со многими современными постколониальными отношениями. Так, например, в наше время порой происходит «диаспоризация» общин (Cohen 1997; Papastergiadis 2000: 89).

Несмотря на то, что подобные процессы не новы, их мобильный характер сейчас становится все более очевидным. Анализ миграционных потоков, диаспор и более мягких систем гражданства играет важнейшую роль в критике ограниченных и статичных категорий нации, этноса, общины и государства, господствующих во многих социальных науках (Brah 1996; Joseph 1999; Ong 1999; Ong, Nonini 1997; Van der Veer 1995). В некоторых работах рассматриваются одновременные пересекающиеся и бурные процессы миграции, дислокации, переселения, разрывов и диалогизма. Массовые современные миграции, часто проходящие пульсирующими потоками по самым неожиданным местам, описываются как последовательности яростных волн, со своей иерархией водоворотов и вихрей, а глобализация становится

видом вируса, стимулирующего резистентность, при которой «каскадные» системы миграции нарушают равновесие (Papastergiadis 2000: 102-104, 121).

Например, текущая диаспора из 32 миллионов латиноамериканцев, живущая ныне в Соединенных Штатах, — это самая крупная этническая группа в Лос-Анджелесе, образующая город в городе, и вскоре она обгонит белых по количеству во всей Калифорнии (Davis 2000). Происходят широкомасштабные процессы «культурного синкретизма, который может стать трансформационной матрицей для всего общества», по мере латинизации Соединенных Штатов (Davis 2000: 15). Большая часть этого синкретизма коренится в движении «транснационализированных общин», особенно между Мексикой, ныне весьма «кочевнической» страной, и Соединенными Штатами, «подобных квантовым частицам, находящимся в двух местах одновременно» (Davis 2000: 77).

В исследованиях подобной турбуленции в мире анализ глобального уровня смешивается и с «локальными» заботами о будничном транспорте и материальной культуре, и с «технологиями» информации, коммуникационными технологиями, и возникающими инфраструктурами мобильности и надзора (см. Clifford 1997; Miller, Slater 2000; Sheller 2003). Исследования подобных широко разветвившихся общин также уделяют внимание и тому, зачем и как члены этих общин, хотя среди них и растет использование Интернета и мобильной телефонии, встречаются лично, другими словами, насколько большую необходимость они испытывают отправляться в путешествие и видаться лицом к лицу ради поддержания дружеских и деловых сетей или семейной жизни, если таковая проходит на расстоянии.

В современном мире все более значимыми становятся формы насильственной иммиграции (см.: Marfleet 2006). Подобные иммигранты происходят из зон эконо-

мического и политического кризиса, из самых уязвимых частей развивающегося мира. Их мобильность порождена нестабильностью экономических, социальных или экологических структур и особенно — слабостью государства. Мигранты, по большинству, прибывают из «диких зон», которые создает глобализация, и особенно из зон с «культурой террора». Как пишет Ашерсон: «субъекты истории, некогда фермеры и граждане, теперь они стали иммигрантами, беженцами, «гастарбайтерами», людьми, ищущими политического убежища, городскими бездомными» (процитировано в: Paperstergiadis 2000: 1). Когда людей вынуждают мигрировать, они сталкиваются с правовой и социальной системами развитого мира, которые выставляют множество препон и ограничений их миграции или возможности для них остаться в той стране, в которой они оказались. Их путешествие часто бывает чрезвычайно долгим и сложным, включает множество отношений, порой и эксплуататорского характера, различные перевалочные пункты, особенно в крупных городах, и разные виды транспорта, некоторые — откровенно небезопасные (см. о «круте миграции»: Marfleet 2006: ch. 10).

### Радости движения

Путешествия могут влечь за собой целый шлейф приятных вещей, связанных с не-познавательными процессами. В паттерны движения включены периодические личные соприкосновения с другими людьми (друзьями, родственниками, сотрудниками, коллегами, сетевыми «френдами»), местами (пляжами, городами, долинами рек, горами, озерами) и мероприятиями (конференциями, совещаниями, олимпийскими играми, фестивалями, выставками: Urry 2002b, 2003b). Эти встречи лицом к лицу делают путешествия обязательными для того,

чтобы войти в контакт с людьми, местами и мероприятиями и очутиться в их присутствии (однако см. о прелестьях путешествия в «кресле»: De Botton 2002).

Особенно важен здесь анализ случайных, кратковременных разговоров лицом к лицу и встреч, которые «должны» случаться в определенных местах в определенные моменты. Подобные периодические встречи кажутся обязательными для того, чтобы поддерживать семейные, дружеские, рабочие, деловые или личные связи (Goffman 1963, 1971 b, 1971b, 1972; Amin, Thrift 2002; Urry 2003b). В то же время между этими моментами соприсутствия существуют периоды отдаления и отстранения.

Подобные виды мобильности часто подразумевают четко определенные социальные пространства или узлы, где происходят такие встречи лицом к лицу: железнодорожные станции, отели, шоссе, курорты, аэропорты, магазины на углу, торговые моллы, станции метро, остановки автобуса, публичные площади, развлекательные комплексы, космополитичные города, пляжи, картинные галереи, придорожные парки и т. д. (Hajer, Reijndorp 2002). Такие места случайного движения, где специфические группы пересекаются друг с другом, теперь подразумевают и использование телефонов, мобильных, ноутбуков, СМС, беспроводных систем коммуникации и т. д., часто для того, чтобы договориться о чем-то «на ходу». Некоторые из таких встреч представляют собой «подпольные» социальные сходки или объединения в «умную толпу» (Rheingold 2002). Другие группы движутся по относительно «беспроblemным» коридорам, соединяющим разные узлы, такие как бизнес-залы в аэропортах, ускоренные очереди, пункты экспресс-оплаты или салоны бизнес-класса (см. о «беспроblemных» коридорах аэромобильности: Lassen 2006).

Отдельные места в пространстве ощущаются разными органами чувств (Urry 2000). Необходимо учитывать

различные представления о романтических, возвышенных, живописных или перформативных местах, чтобы понять, почему та или иная группа испытывает жгучее желание оказаться на каком-то конкретном озере, пляже или горе. Существуют откровенно плотские желания, и они мобилизуют огромные толпы народа регулярно отправляться в какие-то конкретные места (Urry 2002c; Toiskallio 2002).

Более того, различные модальности путешествия подразумевают различные «представления» (performances), они — формы материального и социального проживания-в-движении (dwelling-in-motion) в местах особых видов деятельности. Различные виды транспорта обеспечивают контрастные переживания, возможности и поступки (Gibson 1986). Так, железные дороги в конце XIX в. предложили новые способы и движения, и социализации, и созерцания проносящегося мимо пейзажа (Schivelbusch 1986). Недавно проведенное исследование показывает, как автомобиль «проживает» (dwelt-in) или телесно обживает (inhabited) и испытывается разной комбинацией органов чувств (Featherstone, Thrift, Urry 2004). Подобная чувственная география автомобиля не столько локализуется в индивидуальном теле, сколько растягивается на знакомую местность, ближайшую округу, регион и даже национальную культуру посредством различных сенсорных диспозиций (Sheller 2004a; Bijsterveld 2001).

Различные технологии организованы вокруг или являются частью того или иного вида движения. Культовый плеер фирмы «Sony» описывался как виртуальное продолжение тела, как нечто, впечатанное в плоть, подобное многому другому, современной культурой потребления, и предназначенное для передвижения (Du Gay et al. 1997: 23–24). В действительности существует множество видов деятельности, которые возможны на ходу — благодаря новым мобильным технологиям. Сюда включается разговор лицом к лицу и по мобильному телефону, разгля-

дывание пейзажа, отсылка СМС, прослушивание музыки (через плеер или iPod), использование компьютеров, сбор информации и связь с другими людьми, без потери контакта с третьими, тоже находящимися в движении (Lyons, Jain, Holley 2007). Многие из них подразумевают развитие особых доинтеллектуальных навыков, которые считаются чем-то само собой разумеющимся и остаются на втором плане и только частично осознаются (Thrift 2004c). Люди знают, как вести себя «на ходу», даже если им сложно это объяснить. Технологии, являющиеся обязательными компонентами подобной жизни в движении, могут быть всегда «под рукой».

## Мотильность (подвижность)

Против теорий, которые подчеркивают текучесть и номадизм, особенно протестует Кауфманн, утверждающий, что физическое движение — это пустая категория (Kaufmann 2002). Ее нужно деконструировать, чтобы прекратить путать растущую скорость транспорта и повышающееся значение движения в социальной жизни. Кроме того, необходимо отделить актуальное движение от потенциала движения. Последнее, т. е. мотильность, можно определить как «ту возможность, которой индивид обладает в сфере движения и которую он использует в своей деятельности» (Kaufmann 2002: 37). Решающие факторы мотильности включают физическую способность, стремление, доступность транспорта и средств коммуникации, ограничения пространства-времени, знания, лицензии и т. п. Эти факторы подвижности могут быть распределены по категориям — «доступность», «навыки», «обладание», которые структурируются в терминах различных логических систем.

Мобильность, напротив, является наблюдаемым движением, но Кауфманн замечает, что она принимает разные формы — жилищная мобильность, миграция,



путешествие и будничная мобильность — и что их необходимо различать. Тем не менее, различные факторы мобильности в отдельных частях некоторых обществ сейчас порождают гибридные формы между этими четырьмя: двойное местожительство, передвижение на очень большие расстояния между работой и домом, владение раздельными домами и краткосрочный туризм (Kaufmann 2002: 40–42). Он эмпирически демонстрирует: только потому, что люди могут перемещаться быстрее и дальше, они необязательно являются более мобильными; а рост свободы не обязательно связан с факторами подвижности.

Кауфманн идет дальше и утверждает, что в некоторых современных обществах появилась новая важная форма капитала, а именно капитал подвижности (*motility capital*), который можно рассматривать как относительно автономный от экономического, социального и культурного капитала. Кроме того, современные общества сталкиваются с ограничениями пространства-времени. В таких условиях капитал подвижности представляет собой «незаменимый ресурс, позволяющий обходить множество мешающих людям пространственных ограничений. Качество жизни часто зависит от изобретательности решений» (Kaufmann 2002: 103). Высокий уровень капитала подвижности может оказаться необходимым, чтобы скомпенсировать недостаток другого вида капитала; также он может и добавить другого капитала. Я использую эту концепцию капитала подвижности, но под названием «сетевой капитал» (*network capital*), чтобы связать парадигму мобильности с темой социально-пространственного неравенства.

Таким образом, я представил краткий обзор весьма эклектичных теоретических ресурсов, который будет развиваться и в дальнейших главах, по мере того как я буду рассматривать различные мобильности как часть локальных, национальных и глобальных отношений, помогающую им складываться.

## Мобильные методы

В этом разделе я рассмотрю, каким образом парадигма мобильностей включает в себя новые методы и новые образцы соответствующих исследований (здесь опять свободно трактуется теория Куна о смене парадигм, см.: Kuhn 1970). Я хочу показать, что исследовательские методы тоже должны находиться «в движении», быть «на ходу» и даже копировать многие взаимозависимые формы периодического движения людей, изображений, информации и объектов (см.: Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004; Sheller, Urry 2006b). Эти различные «мобильные методы» здесь будут представлены кратко, а позже, в контексте отдельных исследований, я дам примеры каждого из них.

Во-первых, существует «наблюдение» (observation) движения людей, т. е. гуляющих, едущих на автомобиле, бегущих, взбирающихся на гору, лежащих на земле, фотографирующих и сидящих тел (это метод, который особенно выделял Гоффман). Сюда включается и прямое наблюдение мобильных тел или наблюдение их в цифровой форме. Такие тела под наблюдением совершают различные действия, связанные с путешествием, работой или игрой (Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004). Особенно важно наблюдать, как люди осуществляют контакт лицом к лицу с местами, событиями и другими людьми. Мобильность включает случайные, периодические беседы, а также встречи в особых местах в определенное время, которые кажутся обязательными для некоторых из участников. Прямое наблюдение можно дополнять интерактивным, разговорным или даже биологическим изучением того, каким образом люди читают и интерпретируют лицо другого человека, равно как и все его тело (Hutchby 2001).

Во-вторых, существует несколько форм участия в паттернах движения, совмещенного с этнографическим исследованием. Сюда входят, например, «совместные

прогулки» или путешествия с людьми, что служит знакомству с их мировоззрением (см. об исследовательском методе «совместных прогулок» с фермерами в Перу и Йоркшир-дэйлс: Morris 2004; Cass, Shove, Urry 2003). Благодаря такому «погружению в соприсутствие» исследователь следует режимам движения и применяет широкий спектр техник наблюдения и фиксации (Laurier 2002). Можно также использовать «участие с интервью» (Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004), во время которого этнограф сначала участвует в паттернах движения, а потом берет интервью у фокус-групп или отдельных людей на тему того, как эти различные формы мобильности включаются в структуру их будничной жизни.

Следующий метод — это дневник, в котором респондент записывает, что он делает и где, как он движется в этот период времени и каким способом (Kenyon 2006). Подобный дневник позволяет исследователю узнавать, например, как данная семья или каждый из ее членов движется в пространстве-времени и как совершает те или иные действия на ходу (см. Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: ch. 4). Дневник может быть текстуальным, картиночным или смешанным. В рефлексивном дневнике исследователь отмечает собственные маршруты путешествий и изучает, как те или иные возможности появляются во время движения (Watts 2006).

Затем, есть различные методы, которые обращаются к воображаемой или виртуальной мобильности, анализируя СМС, веб-сайты, дискуссионные группы, блоги, имейлы или списки рассылок (Wellman, Haythornwaite 2002). Мольц изучал связи между веб-сайтами и блогами кругосветных путешественников и физическими путешествиями вокруг света. Это исследование включало в себя поиск в сети Интернет, личные интервью и интервью по имейлу, а также взаимодействие с интерактивными сайтами и дискуссионными группами (Molz 2006).

Многие виды движения предполагают переживание или предчувствие в воображении «аутентичной атмос-

феры» другого места. Но эта атмосфера не сводится к материальной инфраструктуре или дискурсам репрезентации. Воссоздание атмосферы какого-то места и ее привлекающего или отталкивающего влияния на воображаемое путешествие требует использования разнообразных количественных методов, включая сюда особые исследования литературы, искусства и воображения (De Botton 2002; Halgreen 2004; Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004). Осмысление атмосферы или особого рода «чувства» движения часто происходит в воображаемом путешествии (порой посредством литературы, поэзии или прозы), связанном с миграцией, ссылкой или значимым перемещением через географические границы.

Многие виды мобильности также включают активное развитие и переработку «воспоминаний» о других людях, местах и особенно встречах. Восстановление подобных воспоминаний требует особых методов, которые могут количественно показать, каким образом фотографии, письма, изображения, сувениры и другие предметы функционируют в рамках социальных, семейных или дружеских групп (Larsen 2005). Сюда могут входить исследования изображений и предметов, которые люди носят с собой и которые служат им для того, чтобы собрать заново воспоминания, практики и даже пейзажи, относящиеся к различным местам их проживания. Тем не менее, так как большая часть этого — очень личные, частные объекты, то бывает весьма затруднительно получить доступ к подобным приватным мирам и вести раскопки «семейных секретов», особенно касающихся мест потери или желания.

Методы должны следовать за объектами. Объекты движутся, будучи частью общемировой торговли, которая все сильнее включает в себя сложные продукты; объекты движутся для того, чтобы соединиться с другими объектами (как детали компьютера, которые преодолевают путь, равный расстоянию до Луны); некоторые объекты путешествуют и теряют в стоимости (дешевые

сувениры), а другие только дорожают благодаря путешествиям (см. о «старых мастерах»: Lury 1997); по мере перемещения объектов, когда на них налипают новые материальные и символические элементы, может увеличиться и их символическое значение. Лэш, Лури и Боден представили методологию, прекрасно подходящую для отслеживания культурной биографии объектов (Lash, Lury, Boden 2006). Потоки сообщений и людей в их географическом движении можно отследить при помощи GPS и других технологий, связанных с современными коммуникациями (Licorre 2004). В ближайшие годы следует ожидать развития методов социальной локализации, которые смогут показывать на цифровых картах перемещения людей сквозь пространство-время по улицам, зданиям и районам, — и это может стать частью того, что в тринадцатой главе я описываю как «цифровой паноптикон» (*digital panopticon*) (Ahas, Mark 2005).

Сами места тоже не столько неподвижны, сколько прикреплены к сложным сетям, и последние также надо исследовать (как это было проделано в: Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004). Они могут быть динамическими «местами движения» (Hetherington 1997; см. также о Сингапуре XIX в.: Wong 2006). Мы можем сказать, что места — это нечто вроде кораблей, которые движутся сами по себе и не привязаны навсегда к какой-либо местности. Таким образом, места тоже путешествуют, быстро или медленно, на большие и короткие расстояния, в рамках сетей человеческих или не-человеческих факторов. Подобные гибридные системы, которые периодически производят отличительные места, нуждаются в изучении особыми методами, которые могут их находить на плане, документировать, отслеживать и сопоставлять друг с другом, пока они движутся (см. различные примеры таких «движущихся мест»: Sheller, Urry 2004).

Наконец, исследователь может рассмотреть, как траектории людей проходят через различные «перева-

лочные пункты», промежуточные места. Именно там мобильные «популяции» можно фиксировать при помощи учреждений, которые надзирают за данной территорией; они также удобны потому, что там эти популяции временно неподвижны — в залах ожиданий, бизнес-залах, кафе, пассажах, парках, отелях, аэропортах, станциях, мотелях, гаванях и т. п. Эти перевалочные пункты требуют значительной неподвижной сети, которая частично занята наблюдением за периодически движущимися популяциями. Материальные объекты также передвигаются через такие перевалочные пункты, и их тоже можно отслеживать (и изучать) в момент прохождения подобных узлов — особенно потому, что они там замедляются, как и популяции (Kesserling 2006b).

## Заключение

В этой главе я представил теоретические основания, на которых строится новая парадигма мобильностей. Особенно значимы для нее труды Зиммеля, который многое сделал для того, чтобы набросать ее первичные контуры. Тем не менее потребовалась их дальнейшая прорисовка, которая и происходила большую часть XX в. В последнее десятилетие-два как в теории, так и в методологии появилось множество новых инициатив, которые и сделали возможным создание парадигмы мобильности. Особенно я выделил теоретическую значимость таких инноваций, как теории комплексности, оседлости, текучести и номадизма, вещей в движении, миграции и диаспор, радостей движения, анализа социальных сетей и мотильности (подвижности). Я также вкратце обрисовал различные методологические инновации, которые, каждая по-своему, следуют движению людей, транспорта, объектов, информации и образов.

Парадигма мобильностей, что будет показано в следующей главе, не просто значительно отличается от

предыдущих тем, что компенсирует долгое пренебрежение в академических кругах перемещениями людей, объектов, информации и идей. Она призвана трансформировать социальные науки, предложить альтернативную теоретическую и методологическую перспективу. Она позволяет осмыслять «социальный мир» как широкий набор экономических, социальных и политических практик, инфраструктур и идеологий, которые все заключают, вызывают или ограничивают различные виды движения людей, идей, информации или объектов. Таким образом, данная парадигма ведет к новым теориям, методам и образцам исследований, признаков появления которых до сих пор не было заметно. Термин «мобильности» относится к этому широкому проекту учреждения новой «направляемой движением» социальной науки, в которой движение, потенциальное движение или заблокированное движение настолько же концептуализированы, как экономические, социальные или политические отношения.

## ГЛАВА 3

### ПАРАДИГМА МОБИЛЬНОСТЕЙ

*«Никогда перемещение со скоростью в сто миль в час не сделает нас хоть на йоту сильнее, счастливее или мудрее...настоящие ценности — это мысль и взгляд, а не скорость».*

Джон Раскин, процитировано в:  
de Botton 2002: 222

В предыдущей главе я представил некоторые теоретические и методологические основания для разработки парадигмы мобильности в рамках социальных наук. Был показан широкий спектр теорий и методов. В этой главе я предъявляю основные тезисы книги, которые будут развиты в последующих главах. Отправной точкой является идея о том, что анализ мобильностей трансформирует социальные науки. Мобильности все меняют. Они не просто дополняют статический или структурный анализ. Они требуют полноценной ревизии того, как рассматривались социальные феномены раньше. Как мы видели, все социальные науки должны отражать, запечатлевать, отслеживать и исследовать движение на различные расстояния, потому что это показывает, как осуществляются, организуются и мобилизуются социальные явления. Они преодолевают разные «дистанционные помехи» на локальном, региональном и глобальном уровнях, и недавно ставшие заметными глобальные процессы уже вынесли эти темы на передний план современного анализа.

Однако прежде всего я кратко рассмотрю значение моих тезисов для дебатов, которые ныне ведутся в со-



циальных науках в отношении понятия «постчеловеческий» (post-human) (см.: Hayles 1999). На первый взгляд, анализ мобильностей и особенно множественных и пересекающихся систем мобильности, где каждый находится в адаптивных и эволюционирующих отношениях с другим, является примером «постчеловеческого» анализа. Однако утверждение о том, что сейчас происходит переход от человеческого к «постчеловеческому» предполагает, что была какая-то предыдущая эпоха, когда мир был «человеческим» и предъявлял себя через некое бесплотное и дематериализованное знание. Это — взгляд эпохи Просвещения, которая ценила голову больше ног, разум больше тела, а людей считала отделенными от общества и культуры, но производящими их (Ingold 2004).

В этом смысле мобильный поворот — часть критики подобного гуманизма, который постулирует бесплотное «*cogito*» и особенно то, что люди способны думать и действовать каким-то образом независимо от своих материальных миров (Latour 1993; 2004). В данной книге будет показано, что силы «людей» всегда дополняются различными материальными мирами: одежды, инструментов, вещей, маршрутов, зданий и т. п.

Таким образом, мы никогда не были просто «людьми», не говоря уже о просто социальных существах (Latour 1993). Нужно признать, что человеческая жизнь никогда не бывает исключительно человеческой. На самом деле, если следовать Марксу, существуют не только отношения жизни, но и силы жизни, чьи множественные объекты «готовы-к-употреблению» (*ready-to-hand*), а не просто находятся «под-рукой» (*present-at-hand*). Предметы готовы к употреблению, согласно Хайдеггеру, потому что мы делаем с ними нечто, имея в виду получение какого-то результата (Heidegger 1962). Молоток готов к употреблению, он используется без теоретизирования. Только когда он ломается или что-то идет не так, мы видим молоток как готовый-к-употреблению, даже когда он просто лежит. Парадигма мобильностей

подчеркивает, что предметы, готовые к употреблению, чрезвычайно разнятся друг от друга, они обеспечивают различные возможности, особенно в том, что касается движения.

Итак, объекты можно поделить на *зафиксированные* на месте (железнодорожные пути, отели), временно *стационарные* (автомобиль в гараже, паровоз в депо), *переносные* (книги, автомобиль на транспорте), *телесно связанные* (плеер, часы), *протезирующие* (кардиостимулятор, мобильный телефон), *образующие* мобильную систему (автомобиль, самолет) или содержащие в себе *программу* (посудомоечная машина, компьютерная таблица). Хотя такая классификация объектов и демонстрирует громадные вариации в их готовности-к-употреблению, однако во всех случаях люди — ничто без подобных объектов, организованных в различные системы. Эти системы, как я покажу ниже, всегда идут впереди и служат для усиления ничтожных без них индивидуальных человеческих сил. Люди-субъекты сходятся вместе и служат для развития чрезвычайно могучих сил только потому, что этого от них требуют системы, и особенно те, которые двигают их самих или их идеи, их информацию и различные объекты.

Таким образом, в данной книге я постараюсь рассмотреть широкий спектр того, что Трифт называет «пространствами движения» (movement spaces), т. е. «вполне будничными конструкциями (mundane frameworks), которые движут «субъектами» и «объектами»» (Thrift 2004b: 583). Здесь будут показаны многие из таких будничных конструкций, имеющих отношение к различным «пространствам движения», а не только к современным процессам «квалкуляции» (qualculation)<sup>115</sup>, порождаемым новыми компьютерными программами. Также я

<sup>115</sup> Quality+calculation, т. е. суждения, основанные на оценке качества. — Прим. пер.

постараюсь дать представление о некоторых драматических сдвигах, связанных с переходами от одной будничной конструкции к другой, и описать подобные переходы на языке комплексных адаптивных систем. Эти пространства движения все больше зависят от того, что Трифт определяет как вид технологического бессознательного, которое подчиняет и организует тела-со-средой (*bodies-with-environment*) и порождает действия, не несущие на входе когнитивной информации (Thrift 2004b: 585). Все просто происходит так, а не иначе, и по преимуществу никогда не обдумывается.

Что поражает в современном мире, так это представление о том, что человека можно усовершенствовать. Кнорр Цетина утверждает, что биологические науки побуждают нас отойти от идеалов Просвещения и устремиться в сторону индивидуального совершенствования и улучшения, или даже к переходу от людей к совершенной жизни (Knorr Cetina 2005). При этом «жить» значит не просто выглядеть хорошо в результате такого улучшения, но и быть умным, общительным, цельным, ищущим удовольствий и, особенно, мобильным. И средства мобильной коммуникации, нынешние и те, в которые они сейчас стремительно превращаются, являются символом подобных изменений. Эти маленькие машинки («мобильники», как их называют в некоторых странах) — целая жизнь в руке. Таким образом, жизнь тоже, можно сказать, становится «готовой-к-употреблению», при наличии персонализированной информации, адресной книги, телефона, центра сообщений, фотографий и личной сети. Жизнь «мобильна», и это, безусловно, выражает новую конфигурацию. «Готовность-к-употреблению» путешествует вместе с вами, пока у нее хватает батареек, пока не рухнула вся система или пока у вас ее не украли (что означает — пока она не стала слишком мобильной). «Мобильник» сам по себе зависит от среды, полной информации, посланий и, в последнее время, все больше различных чувств (Thrift 2004b: 591).

С учетом всего вышеизложенного теперь я представлю главные черты парадигмы мобильностей (изначально приводятся в: Sheller, Urry 2006b).

## Новая парадигма

Во-первых, все социальные отношения необходимо рассматривать как включающие различные «соединения» (connections), находящиеся более или менее «на расстоянии», более или менее быстрые, более или менее интенсивные и более или менее включающие физическое движение. Социальные отношения никогда не бывают прочно зафиксированными или привязанными к месту, но представляют собой в разной степени «циркулирующие сущности» (Latour 1987, 1993, 1999). Многие из таких циркулирующих сущностей переносят рациональность внутрь обществ и между ними, на самые разные расстояния.

Исторически социальные науки по большей части концентрировались на географически соседствующих общинах, основанных на социальных интеракциях более или менее лицом к лицу. Социология предполагала «метафизику присутствия», т. е. непосредственное присутствие рядом с другими, как базис социального существования. Эта метафизика порождала анализ, который фокусировался на паттернах социальных интеракций более или менее прямого сопребывания (как это показано в: Chaiko 2002: 5).

Однако многие соединения с людьми и социальными группами не основаны на пространственной близости. Существуют многочисленные формы «воображаемого присутствия», которые возможны благодаря путешествиям объектов, людей, информации и изображений, переносящих соединения в другие социальные пространства (Chaiko 2002). Социальная жизнь представляет собой

постоянный процесс перехода от бытия рядом с другими (на работе, дома, на отдыхе и т. д.) к бытию на расстоянии. Даже в отсутствие человека возможно его воображаемое присутствие, зависящее от множественных соединений между людьми и местами. Вся социальная жизнь, работа, семья, образование и политика предполагают отношения периодического присутствия и разные режимы отсутствия, частично зависящие от многочисленных технологий путешествия и коммуникаций, которые переносят объекты, людей, идеи и образы на расстояние. Таким образом, присутствие становится прерывистым и достигается всегда в зависимости от других процессов соединения и коммуникации. Всем обществам приходится иметь дело с расстоянием, но это происходит через различные наборы взаимозависимых процессов, которые включают и различные дискурсы движения.

Во-вторых, эти процессы основываются на пяти взаимозависимых «мобильностях», которые организуют социальную жизнь на расстоянии и формируют (и реформируют) ее контуры. Эти мобильности таковы:

- Телесные перемещения людей ради работы, досуга, семейной жизни, удовольствий, миграции или бегства, по-разному организованные по отношению к контрастным пространственно-временным модальностям (от ежедневных поездок на работу до единственного в жизни изгнания с родины);
- Физические перемещения объектов между производителями, потребителями и продавцами, равно как посылки и получения подарков и сувениров;
- Воображаемые перемещения при помощи образов мест и людей, осуществляемые через различные печатные или визуальные носители информации;
- Виртуальные путешествия, часто в реальном времени, преодолевающие географические и социальные расстояния;

- Коммуникационные путешествия посредством обмена СМС, текстами, письмами и телеграммами, через факс, телефон или мобильный телефон.

Социологические исследования обычно фокусируются на одной из этих форм мобильности, по отдельности, а также на лежащих в ее основании инфраструктурах, а затем делают выводы, исходя уже из ее особых характеристик. Новая парадигма, напротив, делает акцент на комплексной сборке (*assemblage*) этих различных мобильностей, которые могут, а на самом деле постоянно поддерживают социальные связи на различных расстояниях (Urry 2004a). Она концентрируется на взаимосвязях между этими пятью видами мобильности, равно как и на дискурсах, которые отдают предпочтение одной или другой среди них (таких, например, как вера в то, что бизнес следует делать только «лицом к лицу»). Ниточки слабых связей и дальних знакомств, основанных на периодических телесных перемещениях, соединяют людей с внешним миром, обеспечивая еще один мост, в дополнение к тесно переплетенным «клубкам» близких друзей и семьи. Эти экстенсивные слабые связи творят социальные сети, которые поддерживаются через периодические встречи и коммуникации. Подобные сети все больше распространяются по миру и, следовательно, в своем воспроизводстве все сильнее зависят от множественных мобильностей.

В-третьих, физическое перемещение касается тел, грубых и хрупких, старых, разделяемых по половому или расовому признаку. Эти тела встречают другие тела, объекты и физический мир мульти-сенсорно (*multi-sensuously*). Путешествие всегда включает телесное движение и разные формы удовольствия и боли. Тела действуют в промежутке между прямым чувствованием «другого» и различными эмоциональными ландшафтами. Тела не зафиксированы и всегда представляют себя по-особому, чтобы спрятать понятия движения, приро-

ды, вкуса и желания внутрь тела. Тела передвигаются туда и обратно между прямым чувствованием внешнего мира, по мере телесного продвижения в нем и через него, и дискурсивно опосредованным эмоциональным ландшафтом, который определяет социальный вкус и распознавание, идеологию и значение. Тело особенно чувствительно, когда оно движется. Это связано с кинестетикой, шестым чувством, которое информирует человека о том, что делает его тело в пространстве благодаря регистрации движения в суставах, мышцах, хрящах и т. п. Особенно важно в этом чувстве движения, в «механике пространства» соприкосновение ноги и асфальта или горной тропы, руки и поверхности скалы или руля автомобиля. Различные объекты и будничные технологии способствуют развитию этого кинестетического чувства, так как они расширяют сенсорные способности человека, способствуя их распространению дальше во внешний мир. Таким образом, различные сборки (*assemblages*) людей, объектов, технологий и скриптов обеспечивают стабильность и долговечность мобильности. Такие гибридные совокупности могут бродить по городам и селам, переделывая ландшафты самым своим движением. Одно из последствий этого — изменение природы зрения. «Статические» типы взгляда посетителей, такие как с «пункта наблюдения на балконе», фокусируются на двумерных форме, цвете и деталях вида, который расстилается перед ними и который можно охватить глазом (Pratt 1992: 222). Такой статический взгляд хрестоматийно фиксирует фотокамера. Однако в современном мире появляются различные способы фиксировать виды на ходу, из вагона поезда, через ветровое стекло автомобиля, иллюминатор парохода, видоискатель кинокамеры или мобильного телефона (Urry 2002c).

В-четвертых, время от времени, по особым случаям, соединения лицом к лицу налаживаются через экстенсивные перемещения на дальнее расстояние, так

было в прошлом, так остается сейчас (как утверждал Зиммель — см. главу 2). Люди специально путешествуют, чтобы соединиться с кем-то лицом к лицу, но, однако, сам этот личный формат встречи требует объяснения. Как и в случае с дискурсами, существует пять процессов, которые порождают встречи лицом к лицу (Urry 2003b). Так, есть правовые, экономические и семейные обязанности, которые надо исполнять и в которых часто заложено ожидание личного присутствия и внимания со стороны всех участников; обязанности соприсутствия с другими в момент подписания контракта, работы с какими-то объектами, письменными или визуальными текстами; обязанности быть на месте и «напрямую» что-либо испытать, через движение и прикосновение; обязанности «вживую» ощутить какое-то событие, которое происходит в определенном месте и в установленное время. Эти обязанности могут быть очень строгими и вызывать то, что Дюркгейм называл «брожением» (*effervescence*) (Durkheim 1915). Чайко описывает это как «могучую силу или “прилив энергии”, который люди иногда испытывают внутри себя в условиях духовного единения с другими (*togetherness*)» (Chayko 2002: 69–70). Подобные чувства большой интенсивности могут вызывать стремление путешествовать, часто в определенное время и по особым маршрутам. Эта важность периодических личных встреч — ключевой фактор в моем анализе того, что именно необходимо для поддержания устойчивых форм социальной жизни, когда большая ее часть проводится на расстоянии от другого (других).

В-пятых, само наличие разделяющей дистанции создает огромные проблемы для верховенства современного государства, которое с XVIII в. стремилось навязать своему населению «управительственность»<sup>116</sup>. Целью

<sup>116</sup> Это один из возможных вариантов перевода термина Фуко *gouvernementalité* (англ. вариант — *governmentality*), который будет применяться в тексте и далее. — Прим. пер.



власти, как показывает Фуко, была «территория», «подданные» и их взаимосвязи. Господство государства осуществляется над территориями, населением и, как мы можем добавить, над движением населения по территории. Центральное понятие здесь — дисциплинирование «совокупности населения» (Фуко, процитировано в: Gordon 1991: 20). То, что современные общества считают «население» мыслящей сущностью, — ключ к их эффективной «управительственности». Управление, согласно Фуко, включает: «формы надзора и контроля, столь же пристальные, как у главы семьи над его (sic!) домашними и его добром» (Foucault 1991: 92). С начала XIX в. управительственность касалась не только территорий с закрепленным населением, но и мобильного населения, движущегося по, через или за пределами «территории». «Аппарат безопасности» имеет дело с «населением», но любое такое население находится на расстоянии, в движении, и поэтому оно должно быть статистически измеряемо и отслеживаемо, чтобы нанести его на карту; именно это Делез называет обществами контроля, в которых власть более текуча и децентрализована (Deleuze 1995). Такое «мобильное население» чрезвычайно плохо поддается надзору и управлению. Безопасность государства все чаще требует сложных контролирующих систем записи, измерения и оценки населения, в то время как оно периодически движется: начиная со скромной паспортной системы (Torrey 2000) на «Западе», но включая сюда и многие элементы «цифрового порядка» (Deleuze 1995). Наложение рациональных систем на нечто быстро движущееся, беспокойное и постоянно ускользающее весьма проблематично, особенно в настоящий исторический момент, когда дискурсы движения приобретают все больший вес (см. Law, Urry 2004).

В-шестых, хотя социальные науки традиционно воспринимали социальную жизнь как очищенную, независимую от миров «природы» и «вещей» реальность, это представление будет здесь оспорено, как это уже сделал

Фуко, указавший на то, что в управительственность вовлечены и «люди», и «вещи». Исследования по науке и технологиям показывают, что такая очищенная формула социального вводит социальные науки в заблуждение (Latour 1993). Вещество социальной жизни фундаментально гетерогенно, и часть этой гетерогенности составляют различные материальные объекты (включая «природу» и «технологии»), прямо или косвенно способствующие или блокирующие движение объектов, людей и информации. Чтобы детализировать этот разворот социальных наук к включению в сферу своей компетенции предметного мира, необходимо рассмотреть, какими такими путями объекты и люди собираются и пересобираются в пространстве-времени. Сами предметы путешествуют на расстояние; есть предметы, которые помогают людям путешествовать, образуя с ними комплексные гибриды; есть такие, которые двигают другие объекты, также те, которые двигают то, что люди сдвинуть не могут; есть предметы и люди, которые движутся вместе; предметы, которые служат напоминанием о движениях в прошлом; предметы, которые имеют такую огромную ценность для людей, что они готовы преодолеть большое расстояние, лишь бы на них поглядеть. Те сущности, которые объединяются, чтобы произвести и осуществить социальные практики, в свою очередь, тоже чрезвычайно гетерогенны. Находясь в периодическом движении, они могут блокировать или поощрять движение других сущностей, с которыми они тесно или свободно связаны.

В-седьмых, для анализа всех этих отношений важнейшей является концепция «возможности» (affordance). Люди не сталкиваются в своем окружении с набором объективных «вещей», которые могут быть, а могут и не быть восприняты визуально (Gibson 1986: ch. 8). Скорее различные поверхности и различные объекты, относящиеся к конкретному человеческому организму и его технологиям, обеспечивают ему возможности.

Они объективны и субъективны, являются одновременно и частью среды, и частью организма. Возможности проистекают из их взаимности (*reciprocity*) и образуются благодаря кинестетическим движениям людей в их собственном мире. Возможности конструируют поведение через ряд вероятностей: «существует ряд выборов (*options*)... изначально присущих физической среде, и эта их имплицитность напрямую связана с телесными способностями и ограничениями [человеческого] организма (Michael 1996: 149). Имея некоторые социальные отношения в прошлом и настоящем, конкретные «объекты» среды предоставляют возможности и оказывают сопротивление, при условии, что люди — это чувствительные, телесные, технологически расширяемые и *мобильные* существа. Вот примеры таких возможностей: путь, который приглашает людей пройти; пляж, который манит на нем позагорать; гора, демонстрирующая, как на нее можно взобраться; дерево, эта сокровищница детских приключений, и музей, который облегчает «прикосновение» к экспонатам, визуально подстегивая двигаться через себя.

В-восьмых, акцент на объекты в сочетании с людьми в различных взаимоотношениях также указывает на значение систем, которые распределяют людей, поступки и объекты по пространству-времени и являются ключевыми в метаболических взаимоотношениях человеческих обществ с природой. «Овладение» природой наиболее эффективно достигается через движение над, под и через нее. В современном мире автомобильность — пока самая мощная из таких систем мобильности, в то время как другие подобные включают пешеходную систему, железнодорожную и авиационную. Исторически более ранние включают систему дорог Римской империи, средневековую конную систему после изобретения стрелы и велосипедную систему Китая XX в. Исторически большинство обществ характеризовалось одной основной системой мобильности, которая находилась в эволю-

ционирующих и адаптивных отношениях с их экономикой через производство и потребление товаров и услуг, а также привлечение и циркуляцию рабочей силы и потребителей. Такие системы мобильности также находятся в адаптивных и коэволюционирующих отношениях друг с другом, поэтому некоторые из них расширяются и множатся, а у других сокращается масштаб их распространности и влияния. Такие системы обеспечивают среду, внутри которой каждая другая система аутопойетически функционирует.

Далее, чем богаче общество, тем шире диапазон имеющихся систем мобильности и тем комплексней пересечения между ними. Следствием этих систем мобильности является и значительное неравенство между местами и людьми в смысле их положения и доступа к данным системам. Все общества предполагают, что люди могут быть эффективными участниками множества мобильностей. Доступ к ним распределяется неравномерно, но структурирование этого неравенства зависит *inter alia*<sup>117</sup> от экономики производства и потребления объектов, имеющих отношение к данной мобильности, к природе гражданского общества, географическому распределению людей и их деятельности, и особенно от действующих систем мобильности и форм их взаимозависимости. Можно сказать, что «добровольное» движение — это власть; ибо возможность двигаться (или, по своему желанию, оставаться на месте) для индивидов и групп является главным источником особых преимуществ, концептуально не зависящих от экономических и культурных. Высокий уровень доступа к мобильности зависит от доступа к более мощным системам мобильности. Он также требует, чтобы передвигающийся не был прикован к относительно скромным по масштабу и значимости системам мобильности.

<sup>117</sup> В том числе (лат.). — Прим. пер.

В-десятых, системы мобильности организуются вокруг процессов, которые заставляют вращаться людей, объекты и информацию на разной скорости и с разным размахом. В любом обществе существует тенденция доминирования какого-то одного процесса циркуляции. Решающими здесь являются не объекты, вовлеченные в движение (такие как транспортные средства или телефоны или компьютеры), а структурированные маршруты, по которым циркулируют и люди, и объекты, и информация. Такие маршруты в обществе включают сеть пешеходных дорожек и тропинок домашнего скота, велосипедных дорожек и железных дорог, телефонных линий, шоссе, связанных в сеть компьютеров и узловых аэропортов (Graham, Marvin 2001). Именно маршруты определяют различные узлы циркуляции и различные формы капитала мобильности. Чем больше общество организовано вокруг ценности «циркуляции», тем выше значение сетевого капитала в ряду других доступных. Хотя все современные общества ценят циркуляцию, их оценки весьма различаются. Некоторые стремятся к ней более других, как Сингапур, где она существует в многочисленных пересекающихся режимах (см. Hanley 2004). Другие общества, особенно в Африке южнее Сахары, отличаются дефицитом режимов циркуляции. Кроме того, общества разнятся по степени, в которой их режимы циркуляции локальны, национальны или межнациональны.

Более того, размах, комплексность и наличие выбора между маршрутами порождают потенциал движения и подвижности. Высокая подвижность обеспечивает возможности для циркуляции, увеличивая капитал у тех, кто ею обладает, и понижая у тех, у кого она ниже. Подвижность также структурирует обязанности. Возможность вызывает обязанность заехать куда-то, нанести визит, поучаствовать в конференции, ответить на e-mail и т. д. Обратной стороной подвижности является бремя мобильности (*burden of mobility*) (Shove 2002).

Чем больше масштаб и влияние циркуляции, тем выше значимость сетевого капитала, а также тем разнообразнее бремя мобильности и тем больше вероятность различных типов вынужденного движения.

В-одиннадцатых, эти различные системы мобильности и маршруты порой задерживаются надолго. У таких систем иногда вырабатывается мощная пространственная устойчивость. Новые системы тщетно ищут себе место — физическое, социальное, экономическое и дискурсивное — в подходящем для них ландшафте, но там уже существуют иные физические структуры, социальные практики и экономические сущности, преодолевающие расстояния и структурирующие мобильность, но в оседлой или запертой (*locked-in*) форме. Некоторые из таких оседлых систем занимают широкомасштабную территорию; их пространственная фиксация может быть национальной или межнациональной. Системы организованы во времени, и это влечет за собой их маршрутозависимость или «запирание» (Arthur 1994a, 1994b). Последнее десятилетие стало свидетелем утверждения двух новых систем мобильности, «компьютерных сетей» и «мобильной телефонии». Они знаменуют собой приход новых сред, социальных практик, экономических сущностей и дискурсов, которые накладываются на маршрутозависимые паттерны, следствием чего будет перетасовка паттернов мобильности и подвижности, которая может растянуться на большую часть столетия.

В-двенадцатых, системы мобильности все сильнее полагаются на экспертные формы знания. Это можно заметить на примере перехода телесного перемещения с медленных режимов, таких как пешее хождение или езда на велосипеде, к быстрым, основанным на изощренных технологиях, требующих исключительных технических познаний. Подобные системы мобильности опираются на программное обеспечение, которое все больше управляет, надзирает, регулирует и иногда ремонтирует сами системы. То, как компьютерам удалось просочиться в

автомобили, хорошо иллюстрирует прогрессирующую «экспертизацию» систем, делающую машины все менее понятными, не говоря уже о невозможности ремонтировать их самому водителю — исключение здесь составляют лишь развивающиеся страны, где автомобили восстанавливаются за счет комплексной реутилизации деталей (Miller 2000a, 2000b). Пользователь все более отчужден от системы и одновременно все сильнее зависит от нее. Если системы ломаются, что они, естественно, делают, то починить их практически невозможно. По меньшей мере, их нужно перепрограммировать. Такие системы чрезвычайно взаимозависимы, так что поломка одной обычно отражается на других, особенно когда они тесно переплетены. При этом в обществах с высоким уровнем мобильности социальные и экономические практики все больше зависят именно от сработанности и слаженности подобных систем. Людям нужно, чтобы системы были «готовы-к-употреблению», а они периодически выходят из строя и все более отчуждаются.

Более того, чем больше люди двигаются, осуществляя свой индивидуальный жизненный проект, особенно на «Севере», тем шире они раскидывают свою личную сеть и, как кажется, проявляют все большую «агентность»<sup>118</sup>. Но чем больше они ее проявляют, тем больше оставляют следов в компьютерах, а ведь те являются важнейшими элементами почти всех систем мобильности. Они переконфигурируют людей, раскладывая их на биты рассеянных информационных следов, остающихся в различных «системах», о которых большинство и не подозревает. Таким образом, индивиды все сильнее существуют вне своих личных тел и оставляют все больше следов в информационном пространстве. Личность размазывается или делается мобильной как цепочка следов.

<sup>118</sup> Англ. *agency*, т. е. «способность к действию». — Прим. пер.

Наконец, взаимозависимые системы «иммобильных» материальных миров, а особенно исключительно неподвижные платформы (передающие радиостанции, дороги, гаражи, станции, антенны, аэропорты, доки), структурируют переживание мобильности. *Комплексный* характер таких систем проистекает из множественных механизмов крепления или «причалов», часто значительного физического масштаба. Таким образом, «мобильным аппаратам», таким как телефоны, автомобили, самолеты, поезда и компьютерные соединения, всем приходится пересекаться и делить пространство-время с иммобильностями (Graham, Marvin 2001; Adey 2006b). Не бывает линейного роста текучести без экстенсивных систем иммобильности. Последние включают в себя провода и коаксиальные кабельные системы, спутники для трансляции радио- и телевизионных сигналов, оптоволоконные кабели, несущие телефонный, телевизионный и компьютерный сигналы, вышки мобильной телефонии, которые позволяют микроволновым каналам нести мобильные СМС, и массивные инфраструктуры, которые организуют физическое движение людей и товаров. Самолеты, ключевые для современного глобального опыта, нуждаются в самых крупных и экстенсивных иммобильностях: городах-аэропортах с десятками тысяч работников, помогающих осуществлять миллионы полетов в день.

Некоторые из таких систем, коэволюционирующие и взаимозависимые, продлевают и реорганизуют мобильности модерности. Сюда входит искривление пространства-времени и порождение характерных черт динамических систем. Системы материального мира производят новые моменты неожиданного соприсутствия. «Ворота» (gates), призванные предотвращать столкновение сетей, менее самодостаточны и поэтому рассекают невидимые связи, что и удерживает системы порознь друг от друга. Некоторые из этих новых материальных миров производят все более волнующие и столь же опасные потоки, проходящие прежде непреодолимые расстояния.



## Преодоление расстояния

Итак, я представил основные черты новой парадигмы. Эта парадигма рассматривает, как социальные отношения требуют периодических и пересекающихся движений людей, объектов, информации и образов на расстояние. Было показано, что социальные науки должны отражать, запечатлевать, отслеживать и исследовать такие движения на различные расстояния. Эта парадигма вынуждает нас уделять внимание экономической, социальной и культурной организации расстояния, а не только физическим аспектам движения. Большинство социальных наук не видит в расстоянии проблемы или даже чего-то интересного (за исключением тех, что заняты исследованиями транспорта и транспортной географии). Но данная парадигма мобильностей считает расстояние невероятно важной, практически ключевой темой, при помощи которой и следует адресоваться к социальной жизни, включая сюда сложную комбинацию присутствия и отсутствия. Чтобы проиллюстрировать эти тезисы и сделать вывод, я суммирую результаты некоторых исследований, демонстрирующих различные элементы этой возникающей парадигмы, исследований, способствующих формированию теорий, методов и образцов для подражания, которые и привносит данная парадигма.

Я начну с «уличного трафика» и, как ни странно, с того описания тела промышленного рабочего, выполняющего монотонные операции, которое дает Карл Маркс. Подобная работа, говорит он, «превращает тело целиком в автоматическое, специализированное орудие по ее выполнению» (Marx 1965: 339). Через такую деятельность работник обращается в «скрюченное чудовище», становится «автоматическим мотором (sic!) незначительной операции» (Marx 1965: 360). Модерный город организован схожим образом: «беспристрастная архитектоника движения», которая превращает тела в пленников улич-

ного трафика (Scanlan 2004). Трафик — это структурированное, материализованное и наиболее эффективное движение. Тело, движущееся в трафике, это скрюченное чудовище, лучшим образом приспособленное к тому, чтобы находить себе путь с минимальными потерями (по крайней мере, в некоторых «читаемых»<sup>119</sup> городах). Сложности всегда временны. Знакомство с городом проявляется во множестве форм рассеянного знания, его можно получить от таксистов и других прохожих, из изучения уличных карт, вывесок, дорожных знаков и т. п. Скэнлен (Scanlan) разбирает транспортную карту Лондона 1933 г. Гарри Бека, придающую рациональную упорядоченность современному движению, включая в него прямые углы и прямые линии. Ориентация в трафике происходит без размышлений, за исключением тех случаев, когда система дает сбой. Задействовано бесчисленное множество систем: «легкость движения, неизвестная предыдущим городским цивилизациям... мы считаем, что индивид имеет абсолютное неограниченное право на движение. Личный автомобиль — это логический инструмент реализации этого права, и главным следствием его появления для публичного пространства, особенно городской улицы, является то, что это пространство становится бессмысленным... когда оно не может быть подчинено свободному движению» (Sennett 1977: 14).

Более того, трафик требует особой «публики», чье существование основано на доверии. Члены этой публики, совершенно незнакомые друг с другом, способны следовать общим правилам, и коммуницировать через общий набор визуальных и акустических сигналов, и взаимодействовать, даже не встречаясь глазами, в своего рода третьем пространстве, доступном для всех «граждан дороги» (Lynch 1993). Тело водителя в трафике фрагмен-

<sup>119</sup> Англ. *legible*, термин Кевина Линча (Lynch). — Прим. пер.

тировано и подчинено автомобилю, его глаза, уши, руки и ноги приучены мгновенно реагировать, а желание вытянуться, сменить позу или оглядеться подавляется. Машина становится продолжением тела водителя, создавая новые городские субъективности (Freund 1993). В шестой главе я рассматриваю, почему машина является «железной клеткой» современности, моторизованной, движущейся и приватизированной. Ведь трафик имеется всюду. И этот трафик без усталости движется, по большей части находит свой путь, пробирается через и вдоль системного мира, который проявляется только тогда, когда образуется уличный затор.

Во-вторых, в этом обзоре различных видов анализа мобильности и расстояния, для примера, я обращусь к детям и проблеме их защиты (правда, пока не от уличного трафика, который является их главным губителем). Фергюсон утверждает, что защита ребенка — это «пронизывающее все существо переживание мобильности, действия со скоростью детской реакции, эмоций и чувств и близкого знакомства с видами, звуками и запахами чужой жизни и дома» (Ferguson 2004: 1). Развитие защиты ребенка — это, в сущности, новейшее явление, так как оно предполагает насильственное вмешательство, вторжение в жизнь и дом ради обеспечения безопасности одного специфического типа людей. И осуществляется это через различные практики «на ходу». Без движения не было бы никакой защиты ребенка, ведь даже такое скромное событие, как распространение велосипеда в 1890-х, преобразило работу NSPCC<sup>120</sup>, ибо позволило видеть детей быстро и непосредственно (Ferguson 2004: 54-55). А это, в свою очередь, привело к осознанию более широкого представления, что никто не может и не должен избегать взгляда подобной службы защиты ребенка.

<sup>120</sup> *National Society for the Prevention of Cruelty to Children*, «Национальное общество предотвращения жестокости к детям» (англ.). — Прим. пер.

Дальнейшее развитие мобильности в виде мотоцикла с 1940-х годов, автомобиля с 1950-х годов, а затем телефона, компьютера и мобильного телефона повысило видимость детей, которым опасность угрожает в их родном доме. Все это убыстрило реакцию сотрудников служб защиты ребенка. В то же самое время автомобиль стал убежищем для социальных работников, находящихся вне служебного офиса, отделяя их от угрожающих им клиентов (Ferguson 2004: 187). В целом защита ребенка — это форма «проживания в мобильности», состоящая из пути на работу, к дому клиента или на совещание по прецедентам, из сбора информации при помощи информационно-компьютерных технологий, телефонов, мобильных и просто из пребывания вне офиса.

Также надо заметить, что есть некоторые категории «детей», которые рассматриваются как проблемные или нуждающиеся в особой «защите». Это те, которые стоят излишне спокойно или медленно слоняются на месте, особенно на виду у камер слежения. Вызывает подозрения именно их малоподвижность (Neyland 2005).

Третья иллюстрация новой парадигмы мобильностей касается многообразия действий, которые составляют потенциальную покупку кувшина (Zukin 2003; на самом деле даже не кувшина, а крупной кружки). Простая «покупка» совершается по-разному, с применением отличительных действий, в которые включены различные «мобильности». Именно эти различные мобильности и позволяют нам понять, о каком виде «покупки» идет речь. Только глядя на эти мобильности, мы можем различить все те смыслы, что оказываются вовлечены в кажущийся таким одинаковым процесс потребления. Во-первых, на Манхэттене Цукин обошла район высококачественных «европейских» магазинов и заприметила кружку, которая ей понравилась. Ее режим мобильности здесь — фланирование по району, который символизирует качество. Она визуально потребляла особый стиль кружки, хотя в реальности не покупала ее. Чуть позже

она поехала в Тоскану и встретила там дюжины «таких же» кружек, но на этот раз они для нее были туристическим китчем. Ее мобильность здесь снова пешеходная, но сопряженная с действиями потребителя-туриста, ищущего сувениров на память о конкретном месте. В итоге она покупает одну из этих кружек. Позже Цукин проводит своеобразную экспертизу данного понравившегося ей стиля кружек и, таким образом, начинает практиковать действия знатока, получающего наслаждение от путешествий, поиска и приобретения специфических объектов. Теперь она способна сравнивать и противопоставлять различные формы конкретно этого стиля кружек. Она покупает еще две или три, прогуливаясь по разным местам.

Наконец, Цукин виртуально странствует по eBay, и, по мере приобретения опыта пользования eBay, она становится *коммерческим* покупателем и продавцом этих кружек. Они больше не являются свидетельством изысканного вкуса, сувенирами памятной поездки или объектом коллекционирования. Они — предмет денежной сделки. Таким образом, простая на первый взгляд задача покупки кружки выполняется и может выполняться совершенно разными способами, посредством четырех режимов «мобильности»: фланирования, туристического потребления, коллекционирования и виртуального коммерческого путешествия. И только эти разные режимы мобильности помогают выявить скрытый смысл действий.

Четвертый пример касается «Кариб», и оказывается, что в этих кажущихся неизменными райских островах заключены многообразные мобильности (Sheller 2003; 2004b). Карибские острова были порождением массовых потоков растений, людей, кораблей, природных ресурсов, продуктов питания, технологий, ноу-хау и венчурного капитала, направлявшихся сюда и отсюда на протяжении нескольких столетий. В самых ранних плаваниях на Карибы участвовали европейские турист-

ты, способные отведать новые фрукты, понюхать цветы, ощутить солнечное тепло, погрузиться во влажную зелень тропического леса и разглядеть новые виды природы (см. Sheller 2003, 2004b).

Современные Карибские острова, легко опознаваемые по бирюзовому морю и сплетенные воедино судовыми маршрутами, сетями авиаперевозок, радио, кабельными и спутниковыми инфраструктурами, — это результат действия множественных, пересекающихся мобильностей. Эти места сильнее и продолжительнее прочих были затронуты миграцией; сущностью карибской жизни остается движение. Даже «местное» население никогда не было совершенно неподвижным, у него есть свои маршруты, миграции и интернет-сайты. Таким образом, место путешествия является местом обитания, отражающим паттерны рабовладения, трудовой миграции и транснационального проживания (Miller, Slater 2000).

Шеллер показывает: дело вовсе не ограничивается тем, что каждая карибская община воплощает собой густую смесь генеалогий, лингвистических инноваций, синкретических религий, комплексных кулинарных традиций и музыкальных культур. Эти острова экспортируют свои динамичные мультикультуры, и там, куда они попадают, они перетасовываются и порождают новые диаспорические формы. Понятие «карибский» не зафиксировано навеки, оно находится в постоянном движении, путешествуя по миру через СМИ и Интернет, в чемоданах нелегальных коммивояжеров, музыкальных пиратов и наркоторговцев. На этих райских островах изначально не было рая. Карибы постигаемы лишь через множественные, перехлестывающие друг друга и чрезвычайно комплексные мобильности.

Последний пример касается уже не райских пляжей, но гниющих трупов свиней и овец. Множественность форм движения была доказана вспышкой ящура 2001 г. в Великобритании, поразившей свиней, овец и круп-

ный рогатый скот (Law 2006). Этот особый штамм ящура впервые появился в Индии в 1990 г.; к 1995 г. он распространился по всей Индии, а к 1998 г. проник в международную торговлю продуктами животноводства и стал двигаться гораздо быстрее. Он появился в Малайзии и различных обедневших странах Восточной Африки, потом в Иране, Ираке и Турции. К 2001 г. он очутился в тех странах, где уже давно не было никакого ящура, включая Южную Корею, Японию и Соединенное Королевство. Ящур перемещался сквозь пространство так быстро благодаря движению зараженных животных, движению, осуществляемому через прямой контакт между животными, движению мяса или мясных продуктов через торговлю, а также движению людей, после того как они побыли некоторое время рядом с зараженными животными.

По классификации OIE (Международная Организация Эпизоотий, МОЭ) весь мир делится на три категории по отношению к ящуру: зоны, свободные от болезни без (регулярной) вакцинации; зоны, свободные от болезни при регулярной вакцинации; зоны, где болезнь эндемична. У этой классификации есть ряд весьма серьезных последствий, так как она служит для регулирования торговли, потоков животных и мясных продуктов. Страны, входящие в зоны, свободные от болезни без вакцинации, могут экспортировать свое мясо куда угодно. Правила торговли МОЭ/ВТО действуют как плотина вокруг привилегированных областей. Европейский Союз перешел к политике отмены вакцинации и тем самым приобрел значительные торговые выгоды, но одновременно увеличил вероятность того, что когда-нибудь плотину прорвет и вирус хлынет в Европу.

Как раз это и произошло, особенно жестко отразившись на Великобритании, потому что масштаб передвижений скота увеличили три процесса. Во-первых, Великобритания импортировала больше пищевых продуктов, особенно в 2,5-метровых контейнерах, которые

прибывали ежегодно и редко досматривались. Во-вторых, после вспышки коровьего бешенства в 1980-х около четырех пятых скотобоен в Соединенном Королевстве были закрыты, частично из-за того, что по новым правилам к каждой бойне должен быть приписан ветеринар. В результате нужно было перемещать скот на большее расстояние, чтобы забить его по всем правилам. В-третьих, по Единой Сельскохозяйственной Политике ЕС, ежегодно выдавалась плата за каждое животное. Фермеры, которые не добирали квоты к определенной дате, штрафовались. В январе и феврале 2001 г. в Великобритании было продано 2 миллиона овец, так как фермеры старались добрать свои квоты, чтобы получить соответствующую плату от ЕС. Все эти исключительные движения имели своим эффектом быстрое распространение вируса ящура, как только он «приземлился» в стране (Law 2006).

Социологический анализ «стандартных аварий» показывает, что если в системах с быстрым и комплексным потоком деталей что-то идет не так, последствия могут быть непредсказуемыми, сложно контролируемыми и, скорее всего, разветвятся по всей системе (Perrow 1999; Law 2006). Когда что-то ломается, оно ломается очень быстро. Комплексные системы с быстрыми потоками всегда поджидают стандартные аварии, и когда они случаются с перемещающимися животными, микроорганизмами, людьми, деньгами, грузовиками и пищей, то в силу их комплексности и стремительности их невозможно предотвратить. Барьеры, сдерживающие потоки, оказались ненадежными. В 2001 г. вирус распространился по всей Англии еще до того, как стало известно, что он уже прибыл в страну. Вот что мы можем назвать действительно быстрой мобильностью — стандартную аварию.



## Заключение

Итак, в первой части я набросал общие контуры парадигмы мобильностей. Я представил некоторые наиболее важные явления, которые являются предпосылками особой мобильной структуры чувств. Я указал на теоретические и методологические основания этой парадигмы. И наконец, я дал пять кратких примеров, демонстрирующих способность такой парадигмы выявить то, что а-мобильная социология оставила бы скрытым.

Во второй части книги я продолжу анализ пяти различных режимов движения, совершаемых телесно или через виртуальное и коммуникационное путешествие (см. о других формах движения, таких как танец, которые я не рассматриваю: Cresswell 2006). Я покажу, как каждый случай движения организован социально и материально и лишь очень редко представляет собой простое перемещение из пункта А в пункт Б с максимальной скоростью. Также я покажу, что каждое движение переплетено с социальными практиками, у которых бывают серьезные последствия, зависящие от пространства-времени. Кроме того, эти формы движения являются важными инструментами ощущения и переживания мира за пределами самого себя, т. е. того, как мир видится, ощущается, переживается и узнается, как он становится объектом «чувств». Таким образом, мобильности связаны с онтологией и с эпистемологией. Более того, на самом деле большая часть знания приходит к нам через объекты, каждый из которых вовлечен в какую-либо форму движения. В первой главе второй части я начну с пешего хождения и возможностей, которые предоставляют такие жизненно важные объекты, как тропы и тротуары (равно как обувь, одежда, дорожные карты и т. п.), без которых современный мир был бы совсем другим.



## **ЧАСТЬ 2**

# **ДВИЖЕНИЕ И КОММУНИКАЦИЯ**



## ГЛАВА 4

### ТРОПЫ И ТРОТУАРЫ

*«Только одна фотография, только один след ноги».*

Девиз «Sierra club»

#### **Ходьба и социальный мир**

В каком-то смысле все виды движения включают в себя хождение. Временные пешеходы есть всюду, даже когда они используют машины с высокой мобильностью, которые встретятся нам в последующих главах. В истории движения ходьба, бесспорно, занимает самое первое и самое важное место и по-прежнему является компонентом практически всех других режимов движения. Таким образом, в этой главе рассматривается форма движения, лежащая в основании большинства мобильностей.

Ходьба несколько раз уже упоминалась в первой части. Я приводил замечание Зиммеля о том, как хождение оставляет свой отпечаток на поверхности земли и что со временем это движение «вмерзает» в твердую структуру тропы (Simmel 1997: 171). Маршрутные тропы являются аккумулярованным отпечатком путешествий, проделанных людьми, выполнявшими свои будничные дела. Ингольд описывает, как сеть троп выдает оседлую жизнедеятельность общины, тянущуюся многие поколения (Ingold 1993: 167). Люди способны считать, что ступают по тем же путям, что и прежние поколения, если только какой-то конкретный маршрут постоянно отпечатывается на земле.

Я также отмечал, что в комплекс термина «мобильный» входит и понятие «толпа» (mob) и что он связан с «управительственностью» (governmentality). До конца XVIII в. в Европе пешеходы были опасными Другими, бродягами, имевшими шанс превратиться в толпу. Существовали законы и системы, призванные поставить вне закона того, кто ходит пешком. Пешеходы были Другими, если только не являлись пехотинцами, ходившими по военной необходимости. В принципе, ходить разрешалось только тогда, когда этого совершенно никак нельзя было избежать. А многим из тех, кто ходил, был запрещен доступ в некоторые места (такие как пекинский Запретный город). Часто действовали драконовские законы, регулировавшие прохождение определенной зоны. В целом, прав на ходьбу было немного, хотя и существовали маршруты, в которые входили и регулярно поддерживались пешеходные тропы.

Кроме того, я указывал, что различные сообщества характеризуются преобладанием той или иной системы мобильности. Таким образом, «постепенное устаревание» ходьбы символически началось в 1830 г., когда миллион британцев стали свидетелями открытия Ливерпульско-Манчестерской железной дороги, первой крупномасштабной железной дороги в мире (Solnit 2000: 256). Затем свой вызов пешему хождению бросили такие мобильные системы, как велосипедная и автомобильная, доступ к которым был неравным и зависел от физических возможностей и принадлежности к классу, полу, этносу и возрастной группе.

В настоящей главе рассматриваются те моменты в истории ходьбы, которые помогают выявить ее четыре характерные черты. Черта первая: ходящее тело (в отличие от стоящего, лежащего, сидящего и т. п.) совершенно иначе производит и воспроизводит социальную жизнь. Ритмы тела, шагающего по дороге, порождают астрономическое число биосоциальных практик. Как пишет Солнит, «Ходьба создала тропы, дороги, торговые пути;

вызвала чувство места, как локального масштаба, так и межконтинентального; сформировала города и парки; породила карты, путеводители и прочую экипировку, а затем и целую библиотеку историй и поэм о путешествиях, паломничествах, блужданиях по горам, странствиях и летних пикниках» (Solnit 2000: 4). Хотя скорость ходьбы невелика, она — самый распространенный способ преодоления расстояний и, следовательно, составная и основная часть множества форм социальности в деревне, пригородах и городах. Вплоть до появления «сидячего общества» (*sitting society*), две-три сотни лет назад, жизнь как целое ощущалась через хождение, стояние и сидение на корточках (Ingold 2004: 323).

Во-вторых, хотя пешее хождение является основой других мобильностей и именно оно отличает людей от всех прочих видов животных, ничего «естественного» в нем нет (Ingold 2004). Мосс показывает, что ходьба включает специфические и разнящиеся от общества к обществу техники тела (Mauss 1979). Хождение в целом очень сильно варьируется в зависимости от общества. Согласно Моссу, это происходит из-за «социальной природы “габитуса”» (1979: 101). Есть множество способов передвижения на своих двоих, и они напрямую зависят от условий окружающей среды. Можно даже сказать, что существуют разные типы ходящих тел, например, японские и европейские (Kawada 1996). Каждая форма хождения включает в себя свой набор техник тела, каждая зависит от различных способов пребывания в мире, который окружает и выстраивает любого человека.

В-третьих, есть много типов хождения, иногда оно будничное (в магазин), иногда — источник страданий (маршировка в строю), а порой — часть развлечения и удовольствия (подъем на любимый живописный холм). При этом каждый тип буквально оспаривает верховенство «головой над ногами», интеллектуального понимания над приземленностью в долгой истории европейской мысли (Ingold 2004). Тут нам нужно вернуться

к эпистемологическому и онтологическому значению ходьбы. Посредством локомоции<sup>121</sup> мы постигаем среду, познаем ее, живем в ней. Из всех видов локомоции одной из наиболее странных и «современных» является ходьба ради ходьбы, выбранная добровольно и порой заводящая тело в довольно зловещую и опасную среду. Именно такие моменты заброса тела в экстремальное окружение и дают нам «возможность контактировать с Землей, погружаться в единение с “природой”, считающееся терапевтическим. А потом можно наслаждаться неподвижностью» (Thrift 2001: 46).

Наконец, ходьба связана с многочисленными технологиями, обеспечивающими саму возможность для хождения пешком, и особенно — для хождения ради удовольствия. Пешеход образует комбинации как с общими, так и со специфическими технологиями, позволяющими ходить по разным местам, с разной скоростью и разным стилем. В число этих технологий входят обувь, одежда, места отдыха, тротуары и тропы, другие движения, места для ходьбы, правила и нормы, касающиеся движения и доступа к нему, указатели и т. п. Подобные технологии пересекаются с возможностями человеческого тела, его силой, ростом, весом, зрением, осязанием и т. п. В разных сочетаниях они дают совершенно разные возможности «ходить на прогулку», прикасаться к миру, узнавать места и производят разные ходящие тела (Ingold 2004; также о телах и технологиях в целом см. Shilling 2005).

В следующем разделе я рассмотрю некоторые особенности хождения по улицам современных городов, т. е. практики, тесно переплетенной с понятиями «слоняться по городу» и «фланировать», ее стратегию и тактику. В третьем разделе анализируется развитие прогулки

<sup>121</sup> То же, что передвижение, перемещение в пространстве живых тел. — *Прим. пер.*



по сельской местности и показывается ее связь с другими технологиями движения, ее гибридный характер и ее способность производить различные «сельские ландшафты». В заключении будет кратко рассмотрена изменчивая взаимосвязь ходьбы с социальной жизнью, с сетями и социальными отношениями на расстоянии, взаимосвязь, которая показывает развитие хождения как времяпровождения и как способа получения телесного удовольствия.

### Ходьба по городу

Хотя улицы городов не мощены золотом, они все-таки по преимуществу мощены, и это сильно меняет все, связанное с телесностью техник хождения. Начиная с Лондона, в середине XVIII в. современные общества учились мостить свои дороги, обращая городское пространство в нечто напоминающее парадную площадь. Следствием этого была значительная трансформация самой природы хождения, так как прежним пешеходам приходилось торить свой путь «по улицам, полным битых горшков и булыжника, с выбоинами и бороздами, покрытым грязью и нечистотами бесчисленных жителей, а также мусором, который выбрасывали ремесленники под ноги» (Ingold 2004: 326).

В разряд пешеходов входили все классы общества, и только представители элиты порой использовали других пешеходов, чтобы они переносили их через эти покрытые грязью, булыжником и нечистотами улицы. В Китае эпохи династии Хань элита путешествовала в легких бамбуковых сиденьях, крепившихся на спину носильщикам; при более поздних династиях для прогулок стали использовать деревянные сиденья на шестах. Пожилые представители элиты и женщины особенно предпочитали то, что на Западе называли «паланкин» или «портшез». Эти устройства для переноски

людей были широко распространены с XVI по XVIII вв. и в Европе. Паланкины часто стояли у входа в большие дома, давая «дамам» возможность перемещаться, не ступая ногой в грязь и нечистоты тогдашней типичной улицы. К середине XVII в. в Лондоне появились коммерческие портшезы, которые можно было взять на прокат, — они были особенно популярны, в частности, потому, что требовали меньше пространства, чем конные экипажи. Другие примеры использования пешеходов в качестве «транспорта» можно найти в Шотландии, Латинской или Северной Америке ([www.calsky.com/lexicon/en/txt/s/se/sedan\\_chair.php](http://www.calsky.com/lexicon/en/txt/s/se/sedan_chair.php)).

Как бы то ни было, принципиально новые возможности перед пешеходами открылись в 1761 г., когда в Лондоне был принят закон, по которому поверхность улиц в богатых кварталах полагалось содержать ровной и единообразной, периодически чистить, не загромождать, не допускать канализационных стоков и мусора, а по ночам освещать — что давало возможность видеть самому и быть увиденным (Rendell 1998: 78-79). Это событие можно считать поворотным моментом, в том числе в смысле лишения современного общества «почвы», по выражению Инголда, «сведения опыта пешехода к действиям шагающей машины» (Ingold 2004: 329). Шагающих машин становилось все больше, они больше не оставляли следов на мощеной поверхности, но это давало возможность более быстрого и более продолжительного хождения. Мы можем рассматривать этот закон как начало одного из новейших этапов «цивилизационного процесса» по Элиасу, начало долгосрочного исчезновения опыта осязания через руки и ноги (Elias 1978; см. также: Lewis 2001: 67). Ведь мы больше не оставляем следов — потому, что наши тропы покрыты асфальтом.

Хотя дорожное покрытие дало новые возможности всем «пешеходам», они по-прежнему различались по своей принадлежности к классу, полу, возрасту или нации. С самого начала мощеные улицы Лондона были местом,

где прохаживались только мужчины (см. Rendell 1998). Для одинокого, гетеросексуального молодого мужчины из высшего класса прогулка по городу была ходьбой без определенной цели, но сопряженной с приключением, развлечением или сексуальным удовлетворением. Прогулка обратила город в пространство потоков, и женщины на улицах стали видимыми и ожидающими «потребления». Бурно плодившиеся клубы, драматические и оперные театры, а также торговые пассажи стали для мужчин звеньями, связывающими воедино их прогулку, а часто это была особая «распутная прогулка», с посещением мест Другого в лондонском Ист-энде (Rendell 1998: 85). В более широком смысле, именно опыт прогулок одиноких мужчин определил значение улиц в нарождающихся современных городах (в Лондоне это можно отследить по художественной литературе, в частности, по творениям Блэйка, Вордсворта, де Квинси, Диккенса, см.: Solnit 2000: 183-185). В первые десятилетия XIX в. архитектор Нэш запланировал в своем проекте переустройства района улицы Пикадилли особую торгово-развлекательную зону для высшего класса, продемонстрировавшую «город как спектакль» всем тем, кто по ней прогуливался.

Схожий спектакль был устроен в середине XIX в. в Париже бароном Османном. Сеть новых бульваров покрыла сердце старинного, средневекового города. Ради этой перестройки было выселено 350 тысяч человек. К 1870 г. пятая часть улиц в центре Парижа была творением барона Османна; в разгар проекта на этом строительстве трудился каждый пятый парижский рабочий (Berman 1983: ch. 3; Clark 1984: 37; Edholm 1993).

Париж стал первым городом, открывшим панораму видов для прогуливающихся местных жителей и приезжих. Он стал принадлежать тем, кто мог потреблять город именно на прогулке по свежемощеным бульварам, заходя в ярко освещенные пассажи, магазины и кафе. Маркиз де Сальво так описывал французскую столицу в

1846 г.: «шум и скопление вещей, которые каждый день воспроизводят то же зрелище, что и в предыдущий: блистательных магазинов, богато украшенных кафе, элегантных экипажей, милых нарядов, красивых женщин... и весь этот калейдоскоп, который постоянно меняется, перемешивается, ошеломляет» (процитировано в Green 1990: 75; см. также Berman 1983; Benjamin 1999).

Мощные бульвары были ключевым элементом этой запланированной реконструкции, своего рода артериями системы массовой циркуляции, при этом вполне пригодными для быстрого передвижения войск (как утверждал Беньямин: Benjamin 1999). Однако впоследствии их тоже перестроили, как может заметить любой, прогуливающийся по этому городу. Проект Османна потребовал продолжения: рынков, мостов, парков, Оперы и других культурных зданий, часто располагавшихся в самом конце разбитых бульваров. Впервые в большом городе люди могли видеть на большое расстояние, их взгляд манили открывающиеся виды, и они могли понимать, где идут и куда попадут. Вдали замаячили гигантские перспективы, к которым и вели бульвары. Как выразился Берман: «Все эти черты сделали Париж уникальным, манящим спектаклем, пиршеством для глаз и чувств... после столетий жизни в изолированных кластерах клеток, Париж стал единым физическим и человеческим пространством» (Berman 1983: 151).

Эти бульвары заставляли бесчисленное количество людей встречаться друг с другом совершенно иначе, чем прежде. Берман говорит, что бульвары и кафе создали новые пространства, и особенно важно было то, в котором друзья и любовники могли «побыть на людях», т. е. оставаясь интимно близкими, но при этом физически не будучи наедине (Berman 1983: 152). Любовники, двигаясь по Парижу 1860–70 гг., интенсивно переживали свою эмоциональную привязанность. Трафик людей и лошадей трансформировал социальный опыт в этой новомодной урбанистической среде. Для людей преуспе-

вающих городская жизнь была исключительно богатой впечатлениями и возможностями, но в то же время пугающей и опасной. Бодлер писал: «Я спешно пересекал бульвар посреди хаоса, и смерть галопом напрыгивала на меня отовсюду» (проеитировано в: Berman 1983: 159). Новые системы циркуляции заставляли и лошадей, и людей двигаться гораздо быстрее по новым парижским улицам. Так первый модерный город мира «застолбил» ходьбу (по крайней мере, для богатых). Город отныне принадлежал тем, кто мог его потреблять именно пешим ходом (Edholm 1993: 149).

Сохранение приватности среди хаоса и опасности создавало идеальную романтическую обстановку новейшего времени; миллионы посетителей снова и снова переживали это ощущение, двигаясь по бульварам и кафе. Частью опыта новейшего города были мириады других пешеходов, улучшающие представления любовников о самих себе и предоставлявших им бесконечный, чарующий объект любопытства. Чем больше Других видел каждый и чем больше показывал себя Другим, тем больше людей входило в эту расширенную «семью глаз» и тем богаче становилось их представление о себе (Berman 1983: 152).

Париж превращался в город порока, бахвальства, моды и потребления (см.: Clark 1984: 46-47). Но наиболее примечательным было появление невиданного прежде городского типа, нового героя — *фланёра* (Frisby 1994). Особенно очаровательно то, что это был пешеход-символ общества, в котором «все массивное тут же растворялось в воздухе» (конечно, впоследствии в воздухе растворилось и все остальное; Berman 1983). Анонимность толпы обеспечивала приют всем маргиналам, которые теперь могли прохаживаться незамеченными, наблюдая других и демонстрируя себя, но никогда по-настоящему не взаимодействуя со встречными. Фланёр был героем новейшего времени, который бродил, переходил с места на место, глазел и двигался дальше, оставаясь безымян-

ным жителем лиминальной области; иными словами, он мог быть на людях, двигаясь по мощеному городу и публичным местам среди незнакомцев (Tester 1994a: 5, 1994b; Benjamin 1999).

Таким образом, Париж породил новый урбанистический типаж, городской миф, наблюдательного одиночку, способного затеряться в толпе других пешеходов и в то же время пристально их изучать. Фланёр бродит, используя новые возможности мостовых и бульваров, его видят другие, но он остается скрытым для чужих взоров, потому что его заслоняют толпы Других (Benjamin 1999: 420). Бенъямин также связывает это с новой формой поверхности для ходьбы. Он описывает «взгляд фланёра... ищущего прибежища в толпе» и «собирающего свой гербарий на асфальте» (Benjamin 1999: 21). Фланёр пытается разгадать суть того или иного места и одновременно становится его потребителем, особенно тогда, когда новые универсальные магазины «стали зарабатывать на фланёре деньги» (Benjamin 1999: 21). Подобная прогулка позволяет совмещать визуальные удовольствия («фантаσμαгории») с погружением в толпу, потреблением новых товаров и услуг и способствует развитию неторопливого отношения к жизни. Для фланёра, ведущего себя так, будто «все время мира в его распоряжении», ходьба означала «пристальное изучение, детективную работу и мечты, которые, собственно, и отделяли его от вечно спешащей толпы» (Game 1991: 150). Этот особый тип пешехода — главный персонаж литературы указанного периода, особенно у Бодлера и у Бальзака (а позже у Музиля и Сартра, см.: Tester 1994a: 8-12).

Однако ходьба варьируется в зависимости от того, к какой социальной группе принадлежит пешеход. Фланёр был богатым мужчиной. Его визуальная доступность достигалась за счет того, что «респектабельных» женщин ограничивали в рамках дома через практику, которая была концептуализирована как «частный патриархат» (Walby 1990). Однако эти женщины начали

занимать другие новые публичные пространства XIX в., особенно универсальные магазины, одно из немногих мест, не закрытых для *фланёрок* (*flaneuse*) (Wolff 1993). Властные отношения определяли, где и когда различным социальным группам можно гулять, и таким образом столицы XIX в. проявляли свою собственную политику ходьбы, особенно важную, если вспомнить, что ходьба тогда была доминирующей системой мобильности.

Для женщин из рабочего класса прогулка в парижской толпе XIX в. была полна риска, особенно под взглядом фланёра. Такие женщины буквально жили на улицах и считались сексуально доступными, совершенно как проститутки. А в Париже этой эпохи, ошеломлявшем размерами тех, кто путешествовал лишь на своих двоих, и настоящих проституток было громадное количество (Palmer 2000: 149; Edholm 1993).

В целом пассажи, новые бульвары, разбитые исключительно для движения, широкие мостовые, газовое освещение, новые памятники, кафе и магазины, а также возникающие универсальные магазины открывали множество возможностей для преуспевающих мужчин-пешеходов. Говорят, что юный Бодлер все ночи напролет гулял по бульварам и в Тюильри (Solnit 2000: 201). Париж стал городом для ходьбы, городом с доминированием пешеходной системы мобильности, и этот паттерн продержался почти целый век (см. о господстве там автомобильной системы с 1970 гг.: Solnit 2000: 211). В Париже прогулка стимулировалась множеством желаний и целей, происходящих от взаимосвязи между телесным движением, фантазией, памятью и всей тканью городской жизни. Это место само приглашало гулять по себе. Людей манили его тайные щели и уголки, а в то же время у них перед глазами открывались панорамы и далекие перспективы.

Изучение Вены XIX в. дает нам схожую картину. Усовершенствование инфраструктуры, новые формы социального контроля и возникшие организованные экскурсии с осмотром достопримечательностей породили

ли «линейное» восприятие этого города (Spring 2006). Ранние путеводители не указывали, как переходить от одной достопримечательности к другой, но по мере приближения к концу XIX в. в них начали появляться описания непрерывных линейных маршрутов, что связывают с попытками открыть Вену для трафика и все более быстрого и широкомасштабного движения. Так возникло линейное представление о Вене в целом, и его ключевым элементом были пешеходные туры для приезжих.

По правде говоря, в широком смысле *фланёр* был предшественником и туристов XX в. и типичного для них поведения, например, стремления сфотографироваться в каждом городе и уголке планеты (Urry 2002c). Зонтаг пишет, что странствующий фотограф — на все глядящий, но ничем не обладающий — «возник как продолжение глаза фланёра из среднего класса... Фотограф — это технически оснащенная разновидность одинокого странника, все выведывающего и разноживающего, исходившего из конца в конец урбанистический ад, бродяги-вуаериста, который идет по городу как по ландшафту телесных излишеств. Адепт чистой радости созерцания, знаток чужих чувств, фланёр первым открыл мир “живописного”» (Sontag 1979: 55).

Способность гулять, попадаться на глаза и в разные списки, разглядывать других и фиксировать их предполагает формирование особого гибрида, странствующего «гуляки-фотографа» (walker-photographer). Подобный гибрид был чрезвычайно важен для последующего процесса возвеличивания всего, что можно сфотографировать. Объекты съемки на фото- и кинокамеру и образуют набор вещей: они указывают, как нужно ходить по городу в качестве досужего «визитера». Они сформировали представления XX в. о том, где вообще стоит гулять, чтобы увидеть нечто «достопримечательное». Ведь прогулка «гуляки-фотографа» заключалась в переходах от одного «хорошего вида» к другому (вот он, линейный го-



род, который уже упоминался ранее), в постоянном напряжении наблюдательности, в готовности опознать и немедленно зафиксировать каждый подобный вид (см. о *фланёре* как о детективе: Tester 1994b).

Пока я описывал ходьбу и хождение в довольно общих терминах. Ниже я собираюсь представить более конкретные теории, говорящие о структурном характере прогулки по современному городу; к этой теме обращались самые разнообразные мыслители, от ситуационистов и символических интеракционистов, этнометодологов и городских этнографов до борцов за права «инвалидов».

И Дебор, и де Серто развивали одну идею о прогулке как о методе сопротивления. Дебор разработал теорию *dérive* или дрейфа. Он утверждал, что идущий по городу должен отбросить все свои обычные мотивы и оправдания для движения и отдаться спонтанному влечению, силе притяжения места и любым социальным интеракциям, с которыми ему доведется столкнуться (Debord 1981: 5). Ситуационист, вышедший на прогулку, верит, что он включился в борьбу за структурирование пространства, за строительство воображаемого города, не ограниченного рутинными практиками обыденной жизни.

Эта теория «дрейфа» повлияла и на идею де Серто об актах хождения, образующих город, подобно тому, как речевые акты образуют язык (de Certeau 1984). Его анализ, по иронии судьбы, начинался со взгляда с высоты крыши бывшего Торгового центра в Нью-Йорке. Де Серто сравнивает стратегии и тактики хождения. Первые представляют собой победу пространства над временем. Стратегии включают в себя дисциплинирование и регламентацию, основанные на понятиях о том, какие виды поведения и хождения являются приемлемыми в пространстве того или иного типа. Тактики же, наоборот, состоят из находчивого использования всех возможностей, которые неожиданно предоставляет город. Тактики формируют проживаемое пространство

(lived space), они непредсказуемы и основаны на импровизации, они могут вывести на поверхность те чувства и отношения, которые обычно скрываются и подавляются. Гуляющие и прогулка могут сформировать режим проживания в конкретном месте и правила его использования. Для де Серто любое *место*, например улица, является упорядоченным и стабильным, но *пространства* существуют только благодаря скорости и движению, их активизирует совокупность будничных перемещений, в них совершаемых. Сюда обычно включаются конфликтные тактики различных социальных групп и их способы оспаривать право использования того или иного пространства, изобретаемые на ходу, с течением времени. Де Серто воспекает романтику быта и будничности тех, кто ходит по городу. Хождение содержит в себе потенциал творчества, борьбы, насыщенных смыслом встреч, распространения социальных отношений, и порой оно может проторить совершенно новую тропу в структуре города (см. об анализе «дрейфа по городу» в духе Серто: Thrift 2004a.).

Подобная концептуализация хождения дает возможность анализировать, как одно и то же пространство позволяет совмещать разные практики ходьбы. На примере такой достопримечательности мирового уровня, как Тадж Махал, Эдензор описывает, как в «туристических анклавах» хождение становится упорядоченным и сглаженным, без резких движений, и как каждая зона анклавов имеет свои четкие функции (Edensor 1998). Разнообразный обслуживающий персонал управляет передвижениями «пакетных» туристов, которые очень быстро интернализируют способы правильного хождения. Пространство подавляет время, и остается очень мало фантазии, памяти и желания что-либо тактически ниспровергать и предлагать инновации.

Наоборот, походники с рюкзаками в «неупорядоченных туристических пространствах» ходят в гораздо менее запрограммированном стиле, они импровизируют

в зависимости от обстоятельств, основываясь на том, с какими элементами им приходится сталкиваться. Местные жители часто препятствуют движению по особым местам, и тогда становится очень трудно избежать соприкосновения с Другими. Контакты с транспортными средствами и животными тоже неизбежны. Траектории визитеров соседствуют с местными маршрутными тропами, а порой и пересекают их. Это подавляет жесткие телесные позы и порождает более расслабленные, свободные способы бродить и слоняться, даже осознанно искать рискованных встреч, которые повышают возможность потеряться и отдаться дрейфу а-ля Дебор. На улицах, полных будничной суеты, как в Калькутте, всегда много тактических возможностей, и хождение по ним совершается «зигзагами, извивами, а порой приходится пятиться как рак, останавливаться и трогаться снова» (Hutnyk 1996: 135). Тропы улиц неровны, усеяны мусором, часто подтоплены, полны уличных торговцев и высыпавших из домов семейств местных жителей в полном составе. Для пешеходов на них не так много места, больше оставлено для проживания, и поэтому туристу приходится передвигаться по обочине, в стороне от суеты, шума и жизни. Тем не менее даже в «хаосе» индийских улиц действует множество правил и норм, такая своего рода упорядоченность хаоса (Hutnyk 1996: 135-136).

Некоторые из правил касаются напрямую физической безопасности и имеют принципиальное значение для различных социальных групп, позволяя им передвигаться по чужой среде. В целом считается, что чем больше людей идет рядом, тем большую физическую безопасность представляет данное место. Когда есть то, что Джейн Джейкобс называет «глазами улицы», то среда является относительно безопасной для людей, позволяя им присутствовать в ней физически и соприсутствовать с чужаками (Jacobs 1961). Именно эти чужаки, а особенно — перемешанность этих Других, и придают месту своего рода «атмосферу», позволяющую хождение,

приглашающую побродить, послоняться, пошляться, если только другие тела тоже маркированы различными признаками пола, класса, возраста, национальности, места происхождения, (не)трудоспособности и т. п.

Подобная атмосфера возникает в результате «подстраивания» людей к конкретным местам (Heidegger 1962). Например, одна на первый взгляд невзрачная рыбацкая деревушка на острове Борнхольм приглашает «бродить, дрейфовать, слоняться, покупать, есть и болтать в окрестностях совершенно “неживописного” места» (Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 45). В этом конкретном месте, как и во многих других, существует особая атмосфера, дающая физическую безопасность и радость тем, кто гуляет по нему. Атмосфера находится в связи с людьми и предметами. Это нечто, часто ощущаемое через движение, через своего рода прикосновение, то, что Трифт называет «не-репрезентационными» практиками (Thrift 1996).

Другой тип мест с совсем иной атмосферой, которая мало кому предоставляет возможность прогуливаться, — это социальные многоквартирные дома, строившиеся в 1960–70 гг. во многих крупных городах по всему свету. Эти места расположены посреди современной архитектуры и густо заселены теми, кто обычно редко выходит наружу и посещает публичные места. Такие дома — места отсутствия. Холгрин красноречиво описывает их виртуальную пустоту; как на «больших площадках для игр, широких тротуарах для прогулок и огромных площадях для собраний царит пустота... Отсутствие людей вызывает неясное, тягостное чувство, будто что-то здесь не в порядке», будто это злобещий вакуум, излучающий опасность (Halgreen 2004: 150). Вот как описывает подобную атмосферу один посетитель: «Там не было ничего, кроме холодного, грубого бетона — и не видно ни одного человека. Меня пробрало холодом от одной прогулки между огромными зданиями без каких-либо признаков жизни. Полагаю, если здесь и есть какая-то

жизнь, то это жизнь, полная насилия» (процитировано в: Halgreen 2004: 151).

Посетители применяют различные тактики, по де Серто, чтобы двигаться вокруг пустых мест, в которых так немного возможностей для досужего гуляки (нет карт, маршрутов, красивых видов, освежающих напитков и закусок). Во-первых, можно ходить, как местный, перебежками через бетонную пустошь, не оглядываясь вокруг и уж, конечно, не фотографируя. Во-вторых, можно представлять себя местным жителем и изображать восхищение перед современными утопическими постройками, восторг от новых для тогдашнего времени устройств, таких как лифты. И в-третьих, можно побыть туристом (или, лучше, пост-туристом). В таком случае надо идти через бетонную пустыню с камерой в руках, часто останавливаясь и оглядываясь с удивленным любопытством, хотя в окрестностях не наблюдается даже ни одной заманивающей войти чайной (см. о прочих тактиках: Halgreen 2004: 152–3).

Таким образом, эти места отсутствия показывают, как сопричастие Других оказывается жизненно важным для обеспечения физической безопасности, для возможности свободно прогуливаться, избегая «интеракционного вандализма», направленного на женщин, чужие этнические группы или стариков, в зависимости от того, по какому месту гулять. Грубо говоря, чем разнообразней Другие, идущие рядом, тем безопасней среда. Кроме того, судя по всему, важна комплексность места, а его гетерогенность делает среду интересной и безопасной для тех, кто прогуливается по ней в присутствии незнакомцев.

Итак, места дают больше возможностей для (здоровых) пешеходов, когда люди ходят медленно и сталкиваются с хаосом и комплексностью. Когда же среда намеренно предназначена для того, чтобы через нее быстро шли или ехали, то возможностей для здоровых пешеходов значительно меньше. А чем лучше среда для

медленной прогулки, тем хуже она для автомобилистов (Demerath, Levinger 2003: 223). В целом, чем многообразней деятельность на улице, тем больше потенциальных форм интеракции и тем они разнообразней по содержанию и значимости (откуда проблема «нежелательного внимания»). Сиденья, скамейки, уличные музыканты и торговцы, кафе, открытые рынки, магазины, другие прохожие — все это дает больше шансов остановиться и поболтать, если обнаружатся общие темы для беседы (Demerath, Levinger 2003: 221-222). Ключевое понятие здесь — «паузность» (pausability), легкость, с которой можно прервать акт ходьбы и возобновить его, порой не слишком доступная в современных жилых кварталах для кого-либо, кроме пешеходов-подростков, которым легко найти в них соответствующие себе возможности (Demerath, Levinger 2003: 230).

Изучение событий, сопровождавших страшную жару 1995 г. в Чикаго, показывает всю важность возможностей для ходьбы, остановки и разговора (Klinenberg 2002). Тысячи людей безвременно умерли в эту жару, но наиболее поражает, насколько различались паттерны смерти в одинаково бедных районах. В тех кварталах, где были возможности их посещения, захода в магазины и местные службы, где существовала атмосфера, способствующая социальному взаимодействию, уровень смертности от жары был значительно ниже. Связанность (connectedness) домов с жилыми улицами, доступными парками, магазинами, кафе, соседними кварталами и т. п. давала возможность для ежедневной ходьбы. Там, где такая возможность была, люди выходили наружу даже при самой высокой температуре воздуха. Там, где люди ходили и говорили друг с другом, они смогли пережить жару. И наоборот, где в окрестностях дома было мало возможностей для ходьбы и беседы, там люди умирали в огромных количествах.

Следует заметить, что в возможности для хождения входит множество материальных структур и текущее со-

стояние улицы, тротуары, пандусы, бордюры, дорожные знаки и потенциальные убежища, а также их взаимоотношения с различными физическими возможностями людей (см. Hodgson 2002). Для одного миллиона слепых или слабовидящих людей в Великобритании городская среда, улицы, тротуары, пандусы, бордюры, указатели и убежища — все может стать препятствием для ежедневного хождения и таким образом сократить движение и в целом деятельность в пространстве-времени. Это так, даже когда используются трости, поводыри, перила и уличные указатели. Не так давно несколько богатых городов стали развивать прогрессивные технологии «навигации», использующие радиомаяки, отправляющие необходимую информацию о препятствиях слабовидящим и сообщающие им способы эти препятствия преодолеть (Hine, Swan, Scott, Binnie, Sharp 2000). В более широком смысле мы должны подчеркнуть, что хождение может быть весьма специфичным, и недостаточно определить какую-либо местность просто как «приятную для прогулки» (Oliver 1996).

Для хорошо видящих хождение часто высоко организовано в пространстве-времени. Энгельс описывает, как это было в Лондоне XIX в.: «сотни тысяч людей всех классов и чинов идут друг за другом... как будто у них нет ничего общего» (проецировано в: Benjamin 1999: 427). Единственное, что их связывало, было молчаливое согласие с тем, «что каждый должен держаться своей стороны тротуара, чтобы не мешать противоположному потоку пешеходов, — и никому даже в голову не приходило почтить другого хотя бы взглядом» (проецировано в: Benjamin 1999: 427–428).

Гофман развил это наблюдение и описал различные техники, используемые прохожими для того, чтобы не врезаться друг в друга, которые он назвал «маршрутные практики пешеходов» (*pedestrian routing practices*) (Goffman 1971: 13). В особенности часто, чтобы обозначить свое положение, применяются жесты. Пешеход ве-

дет себя как человек, который неминуемо приближается. Но в то же самое время любой пристально следит за тем, чтобы не подойти слишком близко, чтобы избежать столкновения, в самую последнюю минуту, и не всегда даже выражая что-либо при этом лицом. Таким образом, хождение в толпе по тротуару так социально-пространственно организовано, что люди редко сталкиваются друг с другом, хотя и проходят буквально вплотную. Это избегание столкновений особенно ярко демонстрирует, как люди не устаивают друг друга даже взглядом, из-за необходимости соблюдать то, что Гоффман называет «гражданским невниманием» к тем, кто движется буквально локоть к локтю в толпе крупных городских центров (Goffman 1971: 322). В подробном отчете Уайта в «City» показывается, как организовано хождение; как толпы людей совершают множество мелких телодвижений, подлаживающих шаг, скорость и направление, в результате чего формируется одна скоординированная, способная перемещаться относительно эффективно и быстро толпа (Whyte 1988; Surowiecki 2004: 84–85). Это подлаживание этнометодологами определялось как «хождение — совместное достижение всех членов общины» во избежание столкновений (Ryave, Schenken 1974: 265).

В самом деле, чтобы позволить пешеходам двигаться с одинаковой скоростью, данная практика задействует самые разные органы чувств. Однако она хороша лишь в отношении к здоровым, хорошо видящим людям, движущимся при свете дня. А ведь в наши дни часто гуляют и по ночам, что объясняется как улучшением уличного освещения, так и распространением идей о притягательности «ночной жизни» (см. Thrift 1996: 267–770). От хождения в толпе можно получить осязательное удовольствие, когда каждое движущееся тело координируется с массой других, гуляющих по одной и той же специфической улице (см. о Родео-стрит в Сеуле: Shields 1997: 25). Ночной городской ландшафт диктует преобладание иных толп, гедонистически настроенных моло-



дежных коллективов на центральных улицах. Разные категории молодежи выходят в ночь и распределяются по особым маршрутам в пространстве-времени, вытесняя другие типы потенциальных гуляющих (Chatterton, Hollands 2003).

Весь XX в. пешеходная система мобильности со всеми ее различиями в доступе и в типах движения противостояла одному лютому врагу, автомобильной системе. Последняя необратимо трансформировала возможности прогулки по городу, в наше время порой осуществимой лишь на торговых моллах или в других пешеходных анклавах и зонах. Двумя ключевыми фигурами этого противостояния были Джейн Джейкобс и Ле Корбюзье. Джейкобс детально описала ритм пешехода, будничную жизнь в Гринвич-виллидж и нечто, возможное лишь благодаря улицам, мультифункциональным, полным разнообразной деятельности, деловитым и безопасным (Jacobs 1961; Berman 1983: 170–172). Замысловатое переплетение разных видов движения, использования и деятельности не является хаотичным, а «представляет собой сложную и высокоразвитую форму упорядоченности» (Jacobs 1961: 222). Джейкобс особенно протестовала против скоростных магистралей, предлагаемых Ле Корбюзье, а позднее и Робертом Мозесом в Нью-Йорке. Корбюзье предусматривал новый тип улицы — «машину для трафика», призванную убить улицу, какой она в то время была (процитировано в: Berman 1983: 167, 317). Улица стала бы служить не людям, а автомобилям. Корбюзье говорил, что тогда бы «исчезли кафе и места развлечений, этот грибок, разъедающий мостовые Парижа» (процитировано в: Berman 1983: 167). Подобные улицы для движения можно видеть в современном Бразилиа застройки 1960 г., городе, который буквально «застолбил» превосходство автомобильной системы, покончив с «обществом перекрестка», толпами пешеходов и физической близостью тел, свойственных городам XIX в., которые так превозносила Джейн Джейкобс (Fyfe 1998: 3).

Есть и другие технологии и объекты, такие как плеер «Sony», iPod и мобильный телефон, породившие фигуру одинокого «бесстрастного пешехода», который, в свою очередь, трансформировал аудиальное пространство городской жизни (du Gay et al. 1997; Bull 2005). Булл описывает, каким образом пользователи iPod преобразуют звуки города по своему желанию. Как мобильная телефония позволила людям персонализировать свои социальные сети, так и iPod'ы (и другие МРЗ-плееры) увеличили слуховые возможности горожан, персонализовав звуки города. Ухо перестало быть незащищенным органом чувств. Теперь «город стал персонализированной аудио-визуальной средой... и пользователи iPod'ов стали счастливее и сильнее на то время, что они движутся по улицам» (Bull 2005: 352).

В следующем разделе я обращусь к прогулкам по сельской местности, в местах, изначально далеких от «свободного движения», но трансформированных скоростными железными клетками, которые легко переносят пешеходов к самым отдаленным сельским тропам, своего рода сельским тротуарам.

### Прогулки по сельской местности

Прогулка по так называемой сельской местности — это исторически необычный вид поведения. Конечно, вероятно, уже с XIV в. встречались эксцентричные англичане, восторженные «пешеходные животные», которые даже писали рудиментарные путеводители (Marples 1949: ch. 1). Но в целом почти во всех обществах сельские территории рассматривались как зоны утомительного труда, унижительной нищеты и насильственного хождения — на рынок или полевые работы — или же бегства из тюрьмы, рабства и крепостного состояния.

Более того, пешеходы на селе считались людьми недобрыми, опасными маргиналами. Так, когда король

Лир покидает двор и идет в пустоши, там «он не встречается туристов в шапочках и удобных ботинках, вышедших освежиться на болото. Он оказывается среди нищих, голодных и сумасшедших, изгоев общества посреди враждебной природы» (Hewison 1993). Те, кто гулял на природе, рассматривался как нищелюб, сумасброд или преступник (откуда и английское слово «разбойник» — «footpad», буквально «пешеход», см.: Jarvis 1997: 22–24).

В данном разделе мы увидим, как так получилось, что прогулки по сельской местности стали признаком не нищеты или принуждения, опасности и сумасшествия, а культурности, хорошего вкуса и здорового образа жизни. Когда впервые о «туристах в шапочках и удобных ботинках» в Европе, а потом и Северной Америке стали думать как о воплощении здравомыслия, культуры и изысканности? Какие предметы, те самые шапочки, ботинки и т. д., и среда какого типа сформировали этот гибрид, досужего гуляки, с удовольствием топчущего поля, леса, болота и фермы?

Я начну с английской сельской местности, почти наверняка первой, где многочисленный средний класс боролся за «доступ» к земле, принадлежавшей помещикам из высшего класса (хотя и не первой в сфере далеких прогулок, см.: Marples 1949: ch. 1, 2). Начиная с XVIII в. растущий средний класс сражался за возможность гулять по обширным поместьям дворян, которые частично использовались для аристократических забав: охоты, рыбалки или разных спортивных упражнений (Macnaghten, Urry 1998: ch. 6). Здесь можно увидеть настоящую классовую борьбу за право прогулки. Средний класс сражался с высшим, стремившимся сохранить свои права на землю в целом и специфические права — скакать на лошадях, охотиться, ловить рыбу, добывать минералы, растить лес и заниматься фермерством. Особенно интенсивно эта классовая борьба разгорелась в конце XVIII в., когда именно среди мужчин, представителей среднего класса, стали разрабатываться понятия «праздной прогулки» и

«туризма на фоне живописной местности» (Ousby 1990; Marples 1949: ch. 3). Интересам среднего класса сильно навредила отмена традиционных прав на проход, последовавшая за принятием особого парламентского акта в 1815 г. (Solnit 2000: 161).

У этой «классовой борьбы» между землевладельцами и любителями прогулок из среднего класса было много ключевых факторов (см. подробнее: Marples 1949). В самом характере путешествий в XVIII в. произошло важное изменение — переход от научного исследования к визуальному потреблению места (Adler 1989; Urry 2002). «Любители прогулок» открывали для себя развалины и пейзажи, с каждым годом считая их все боле «живописными» (Ousby 1990). Подъем движения Романтизма привел к переоценке взглядов на прежде необитаемые места — теперь они стали считаться подходящими для прогулок, а не «дичайшими, голыми и ужасными» (как Дефо описывал Озерный край, процитировано в: Nicholson 1978: 25). По всей Европе необитаемые места, такие как горы Шотландии, вулканы Этна с Везувием и Альпы, вдруг стали воплощением сил природы и чем-то, по чему можно и нужно гулять, и желательно как можно выше, чем-то омолаживающим тело и душу (Ring 2000). Дискурс прогулок «на свежем воздухе» был очень мощным и стимулирующим для тех, кто иначе бы ограничился «неестественными» промышленными городами, которые тогда как раз начали восприниматься как зараза, заползающая в каждую щель, приносящая неестественный запах смерти и сумасшествия (Classen et al. 1994; также смотри роман: Elizabeth Gaskell «North and South»: 1998).

В середине XIX в. железные дороги открыли новую, воображаемую «сельскую местность» приезжим из городов. Они также способствовали тому, что хождение перестало связываться с нуждой, нищетой и бродяжничеством. Так как простым людям теперь не приходилось всегда ходить на своих двоих, то отныне все те, кто ходил, больше не стигматизировались клеймом бедности и по-

зора (Wallace 1993; Jarvis 1997). Далее, разнообразные виды транспорта позволили сравнить и противопоставить разные формы мобильности и разглядеть достоинства медленных способов преодоления «трения воздуха». Поиск «свободы» на дороге или тропе также стал казаться бунтом против социальной иерархии и власти землевладельческого класса (см. о «радикальной прогулке»: Jarvis 1997: ch. 1, 2). Это хорошо демонстрирует затянувшаяся прогулка Вордсворта из Англии в Швейцарию и северную Италию в 1790 г., в то самое время, когда он должен был сдавать вступительные экзамены в университет. Пешее путешествие было политически радикальным поступком, выражающим нетрадиционность мышления и симпатию к бедным, которые были пешеходами *по необходимости* (Solnit 2000: 107–109).

На протяжении XIX в. пеший туризм, а затем и альпинизм стал считаться правильной и желаемой формой проведения досуга для мужчин из среднего класса (см. Urry 1995). Особенно важными в этой классовой борьбе и бунте против социальной иерархии оказались первые организации по защите природы, «Ассоциация по защите древних троп» (Association for the Protection of Ancient Footpaths, 1824), «Шотландское общество путевых прав» (Scottish Rights of Way Society, 1845) и «Общество защиты простого народа, открытого пространства и троп» (Commons, Open Spaces and Footpaths Preservation Society, 1865, ставшее в 1895 «Национальным трастом», National Trust) — (см. : Solnit 2000: 161–162). Эти организации особенно заботились о сохранении троп, право доступа и передвижения по которым принадлежало и регулировалось классом землевладельцев. После многих десятилетий был достигнут классовый компромисс и сельская местность стала рассматриваться как пригодная для «спокойного досуга» и особенно для прогулок (см. по истории концепции «сельской местности» (countryside): Bunce 1994). Средний класс получил доступ к земле, чтобы двигаться по ней, но на условиях,

жестко структурированных существующими правами землевладения (Solnit 2000: 115).

Таким образом, недавно возникший профессиональный и управленческий класс в лице своих мужских представителей начал гулять (а потом и лазить по горам, см.: Milner 1984) по маршрутным тропам, отпечатавшимся на земле. Ходьба стала целью, а не только средством путешествия. Вордсворт, Кольридж и Саути регулярно проходили по 12–13 миль — таково было расстояние между их домами в Озерном краю, в поселках Грасмир и Кесвик, — в простых башмаках по неосвещенным, едва заметным тропам (Jones 1997; Solnit 2000: ch. 7). Согласно Де Квинси, Вордсворт за всю свою жизнь прошел как минимум 175 000 миль (Solnit 2000: 104). Их пример стимулировал желание пеших странствий у современников, а потом и у других состоятельных мужчин (о гендерной основе этих прогулок см.: Jones 1997). Уильям Хэзлит утверждал, что проходит по 40–50 миль каждый день; Де Квинси ходил по 70–100 миль в неделю, а Китс покрыл пешком расстояние в 642 мили во время своего путешествия по Озерному краю и Шотландии (Wallace 1993: 166–167). В это время, по мнению Марплса, поэзия и пешие странствия шли рука об руку (Marples 1949: 67).

К середине XIX в. «самый верхний слой английского общества считал, что пеший туризм дает ценный познавательный опыт», и стало модно проходить большие расстояния пешком, а особенно — отправляться в специальные пешие путешествия (Wallace 1993: 168). Почти наверняка хождение было желанным развлечением и для женщин из среднего класса, частично благодаря примеру, поданному Дороти Вордсворт, которая проходила пешком значительные расстояния либо в одиночку, либо со своим братом или Кольриджем (Marples 1949: ch. 8, 9; Jones 1997). Женские, как и мужские, персонажи в романах Джейн Остин всегда ходят. Прогулки встречаются «повсюду в “Гордости и предубеждении”».

Героиня гуляет при каждой возможности в любом месте, и многие из важных встреч и бесед... происходят, когда два персонажа гуляют вместе... прогулка обеспечивает совместное уединение для важного разговора» (Solnit 2000: 97, 99). Такие женские персонажи часто сталкиваются с недовольством родственников и друзей и отзываются на подобные комментарии, настаивая на своем праве гулять (Вордсворт написал поэму под названием «Юной леди, которую упрекали за долгие прогулки по сельской местности»).

Вокруг этих «досужих» практик гуляния развился целый комплексный дискурс, оправдывающий то, что Марплс описывает как «своеобразную пешую авантюру» (Marples 1949: 43). Уоллес описал, как разрабатывалась «перипатетическая теория», указывавшая на то, что прогулки обеспечивают пешеходу единение с природой. Вордсворт ссылаясь на дисциплинирующий характер таких «пеших туров» (Wallace 1993: ch. 3). Гуляющий, как считалось, не просто бесцельно бродит, подрывая устои общества. Странствуя, он должен вернуться той же дорогой. Так как у него есть ясное намерение вернуться и он не просто блуждает, а ставит перед собой определенную цель, то это обеспечивает ему стабильную связь с природой.

Появились и основополагающие тексты этой перипатетической теории, включая «Отправляясь в путешествие» Хэзлита (1821); различные путевые дневники Кольриджа; «Прогулка» Торо (1862); «Пешие странствия» Роберта Льюиса Стивенсона (1881); «Во славу прогулки» Лесли Стивенса (1901) и «Прогулка» Тревелльяна (1913) (Marples 1949: ch. 4, 14, 17; Wallace 1993: 172–173; Jarvis 1997). В большинстве этих текстов развиваются тезисы Вордсворта в пользу прогулки. При этом они разнятся по тому, считают ли авторы, что «перипатетика» служит восстановлению связи с местными общинами или является просто приятным времяпровождением, частным эмоциональным переживанием.

Важно отметить классовую (и гендерную) специфику этого вида досуга; два социальных класса не принимали участия в прогулках по сельской местности в XIX в. Во-первых, в те времена статистически самым многочисленным классом были сельскохозяйственные рабочие и их семьи, которым ничего или почти ничего не оставалось, кроме как ходить на своих двоих, если только не ехать в телеге, запряженной быками. Они не наслаждались дискурсом пешей прогулки; они ходили пешком по необходимости, как это демонстрируют многие душераздирающие истории о тяжелых странствиях по сельской местности, написанные Томасом Харди.

Во-вторых, к концу века самым многочисленным в Британии стал городской рабочий класс. Из-за ограниченности доступа к этому виду развлечений данный класс тоже по большей части отсутствовал на сельских прогулках. Тем не менее для рабочего класса все более значимым объектом борьбы становилось право на праздничные дни (оплачиваемый отпуск был гарантирован в Великобритании только парламентским актом 1938 г.) и доступ к территориям, окружающим северные промышленные города, что наталкивалось на яростный отпор со стороны традиционных землевладельцев. С конца XIX в. появляется все больше социальных объединений, занятых организацией путешествий, пеших и велосипедных, по горным северным областям. Это превратилось в мощное движение, ключевой тактикой которого было именно «массовое нарушение границ» (Solnit 2000: 164). В Великобритании самое известное «нарушение границ» произошло в 1932 г. в Киндер-скаут (между Манчестером и Шеффилдом). Эти нарушения, по сути, являлись ответом на действия землевладельцев в XIX в., отменившие древние права доступа и тем самым превратившие целые области и некоторые тропы в «запретные территории».

В более широком смысле, массовый энтузиазм в отношении пеших и велосипедных прогулок между двумя мировыми войнами касался такого понятия, как



«свежий воздух» (open air), который, как считалось, способствует улучшению характера, по мере того, как человек наблюдает и переживает открытые панорамные виды необитаемых мест и совершает продолжительные странствия (без специальной одежды или почти без нее). Путешествия были предназначены не столько для отдыха, сколько для закаливания тела и души, особенно в плохую погоду. Для юных странников севера «сельская местность была чем-то вроде зарядного устройства: они не столько стремились насладиться видами пейзажей, сколько испытать их телесно, пройти по ним, взобраться на их вершину, проехать через них на велосипеде» (Samuel 1998: 146). Деревни в это время обычно не считались чем-то приятным для глаз; они были «сельскими трущобами, с вечно сырыми домами, протекающими крышами, крохотными окнами и убогими интерьерами» (Samuel 1998: 146). В практиках добровольного бродяжничества, скалолазания, велосипедных и пеших походов попросту игнорировались и жилища, и сама жизнь обитателей сельской местности, для которых обязательная ходьба по-прежнему представляла единственный способ передвижения.

Значительным явлением в европейской жизни конца XIX в. стало изменение отношения к тем, кто выбирал прогулки по сельской местности: их все больше жалели и все меньше считали сумасшедшими или опасными. Началось это во Франции; о таких путешественниках стали думать, как о страдающих некой новой психической болезнью, названной «фугой» (fugue) или «бессознательной тягой к бродяжничеству» (Hacking 1998; O'Dell 2004). Первым, кому в 1886 г. диагностировали «фугу», был Альберт Дада (Dadas) из Бордо. Дада срывался с места и проходил по 70 или более километров в день после нескольких дней головных болей, бессонницы и растущей тревожности. Его что-то *толкало* в путь; это было явно нездоровое стремление. И он был не одинок. Эпидемия «фуги» прокатилась по всей Европе. Она

была столь заразительна, что по ней провели несколько серьезных медицинских конференций прежде, чем сочли, что она наконец прошла.

Волна «фуги», судя по всему, была связана с жесткими законами против бродяжничества, принятыми во Франции в 1885 г., с новой системой военного призыва, в которой много сил и внимания уделялось выявлению и поиску «дезертиров», скрывавшихся в сельской местности, с ростом туристических инфраструктур для среднего класса, происходившего по всей Европе, а также с появлением экспертов-психологов, якобы способных отличить больного «бродяжничеством» от душевно здорового туриста (O'Dell 2004: 5). Французское общество в особенности стремилось различать душевно больных и негодных пешеходов от достойных людей, любящих погулять. Один ведущий психиатр решил, что Дада страдает от «патологии туризма»; конечно, ведь это была эпоха развлекательных путешествий, когда чрезвычайную популярность снискали фантастические путешествия, такие как «Вокруг света за 80 дней» Жюль Верна (см. Hacking 1998: 27). К началу XX в., наоборот, того, кто не испытывал тяги к странствиям, считали патологически больным — с дефицитом стремления к мобильности.

В Северной Америке стали гулять по национальным паркам, принадлежащим государству зонам дикой природы, где была запрещена любая другая экономическая деятельность. Это были места «дикости» или «запертой дикости», если так можно выразиться. Североамериканские национальные парки — высокоспециализированные области, предназначенные исключительно для развлекательных прогулок и занятий скалолазанием посреди «нетронутой» природы. Это — «лагеря» дикости (Diken, Laustsen 2005). «Клуб Сьерра» (Sierra Club) сыграл особую роль в их развитии. Этот клуб был основан в 1892 г. Джоном Муиром и другими, стремившимися защитить Йосемитский национальный парк от потенциальных застройщиков (Solnit

2000: 148–55). «Клуб Сьерра» был гибридом — фирмы, организующей пешие/альпинистские походы, и природоохранного общества. Первый значительный поход через Йосемитские горы состоялся в 1901 г. «Клуб» был открыт и для мужчин, и для женщин, и может считаться первой в мире природоохранной организацией, которая поощряет некоторые формы физического присутствия в особых, ограниченных зонах «дикой природы». «Клуб Сьерра» защищал пешие прогулки и скалолазание в парке как идеальный способ жизни, оставляющий только след ноги и помогающий сохранить «природу».

Но места для досужих прогулок редко бывают такими. С большинством из них связаны особые технологии: перевозки, обеспечения жильем, одеждой, развлекательных программ и розничных товаров, которые и служат указателями, что данное место подходит для прогулок. Интересно вернуться к Вордсворту и его друзьям на два века назад, чтобы осознать, сколь немногое из того, что мы сейчас связываем с индустрией досуга и считаем необходимым для прогулки, было доступно тогда. Тогда «индустрии досуга» практически не существовало, и все подвиги пеших странствий совершались почти без карт, путеводителей (хотя Вордсворт, конечно, сам такой написал), указателей, специальной обуви, облегченного оборудования, особо упакованной еды и воды и т. п. Вордсворт и его друзья еще не были теми, кого позже стали считать «досужими путешественниками»; им только предстояло гибридизироваться с объектами и технологиями индустрии досуга, а также трансформированными дорогами и тропами — ведь все это в сумме и создает «досужего путешественника» XX в., не говоря уж о XXI в. (хотя см. о раннем использовании путеводителей: Marples 1959).

В списке того, что было у Вордсворта, красноречиво отсутствуют карты, которые можно брать с собой в путешествие. Карты в целом развивались как практический инструмент, полезный купцам, государственным чиновникам и особенно армейским соединениям (Harley

1992). Они предлагали картину мира с высоты птичьего полета, а не с точки зрения человека гуляющего или ищущего путь на местности. Карты не передавали пейзаж особенно точно или реалистично, они содержали в себе много символического и использовали откровенно произвольные обозначения — фигуры, линии, формы, тени и т. п. Однако постепенно карты стали доступными для не-специалистов, они «демократизировались» настолько, что пешие путешественники и скалолазы могли брать их с собой в свои развлекательные экспедиции. В конце концов они превратились в элемент «готового-к-употреблению» оборудования и перестали маркироваться как нечто особенное, по крайней мере в богатых обществах «Севера». Новые технологии печати и компоновки сделали из них обязательный аксессуар всех досужих путешественников и скалолазов (Rodaway 1994: 133–134; Pinkney 1991: 43–45; GPS и дигитизация продолжили этот процесс). Более того, возможность видеть пейзаж на отпечатанных переносных картах позволяла думать о нем как о чем-то «прямо перед глазами», потенциально обладаемом в процессе движения по нему, особенно когда путешественники получили доступ к горным хребтам и вершинам, а также смотровым площадкам (Ong 1982: 73). В XX в. в Британии продолжалась борьба за право пройти по земле, используемой для других целей, и в этой борьбе чрезвычайно важными были картографическая съемка, регламентация доступа и новые законы.

В более широком смысле, в XX в. досужая прогулка оказалась тесно связанной со многими другими продуктами, такими как ботинки, карты, носки, куртки, шорты, шапки, компасы, автомобили и т. п. Сэмюэл пишет, что прогулка в Британии в 1930–40 гг. «требовала характера и силы воли, “практичной” одежды и “путной” обуви» (Samuel 1998: 133). Путешественникам больше не нужно было надевать рабочую одежду. «Униформа» стирала некоторые различия между мужчинами и женщинами,

так как и те и другие были «пешими туристами» (hikers) и именно через форму они и выражали себя, хотя это по большей части началось уже после войны, когда в индустрии досуга появились компании нового типа.

Итак, хождение стало выражаться и практиковаться различными способами, и особенно это зависело от ряда материальных и дискурсивных соединений (connections), которые мы сейчас кратко рассмотрим. Во-первых, после Второй мировой войны, благодаря деятельности разных обществ и особенно групп энтузиастов, получили широкое распространение многочисленные новые «будничные технологии». Развилась целая отрасль — производство и реклама специализированных товаров для досуга и развлечений. Эти новые продукты и породили гибрид «[досужего] путешественника» (см. об альпинистских ботинках и возможностях, которые они предоставляли в: Michael 2001). Подобные технологии — результат резких технологических изменений, которые трансформировали возможности, предоставляемые обычному пешеходу.

На самом деле, это был настоящий каскад возможностей, так как новые материалы для производства носков трансформировали возможности специальных ботинок для хождения, а те в свою очередь повлияли на ряд других объектов и т. п. (Michael 2001: 112). Увеличение числа тех, кто теперь мог взобраться на Эверест, находит свое объяснение именно в этом каскаде возможностей, вызванном технологическими инновациями, позволившими удовлетворять свои телесные амбиции тем людям, которым в предыдущие десятилетия такое ни за что бы не удалось. Во многих инновациях потрясает именно то, что они остаются «невидимыми» или «будничными», и благодаря этому сам контакт с землей рассматривается как беспроблемный (или даже контакт с вершиной Эвереста, если верить: Parsons and Rose 2003). Иногда, правда, некоторые объекты остаются просто «невидимыми», не принося никаких преимуществ: они становятся

паразитами, которые только и делают, что причиняют боль и неудобство, а используя их, человек может сбиться с пути или сильно напугаться и т. д.

Видимую, кажущуюся беспроблемность компенсируют рассказы о героическом преодолении боли, неудобств или травм. Практика пешеходной прогулки (а также велопогулки или скалолазания) часто сопряжена с переживанием значительного физического напряжения. Сеннет утверждает: «тело живет только тогда, когда преодолагает трудности» (Sennett 1994: 310; замечание о происхождении английского слова «путешествие» (travel) от французского «работа» (travail) см.: Buzard 1993). Ценится только такое восхождение на горный пик, которое включает в себя настоящее преодоление и усилие, как показывает недавнее исследование того, что входит в понятие «покорения горы Монро» (Munro-bagging) в Шотландии (Lorimer, Ingold 2004).

Важность физического усилия подчеркивал Барт в своем анализе феномена «Голубого путеводителя» (Guide bleu), показывая, что эта серия текстов сочетает культ природы, пуританизм и идеологию индивидуализма. Мораль обязательно связана со значительным телесным напряжением. Практики досуга позволяют «познать» природу только тогда, когда они сопряжены с преодолением физических преград, будь то горный хребет, ущелье, стремительный поток или протяженный отрезок пересеченной местности. В «Путеводителе» делается упор на «духовном возрождении, наступающем вследствие пребывания на свежем воздухе, на этических переживаниях, охватывающих при виде горных вершин и на подъеме на горный пик, как на проявлении гражданской добродетели и т. п.» (Barthes 1972: 74). Чтобы познать природу, индивид должен в ней воплотиться, т. е. пройти по некой территории, и возможностей для такого познания тем больше, чем больше места для приложения физических усилий. Прогулка должна быть продолжительной, часто медленной, и проходить

там, где имеются разрывы (gaps), — ведь именно преодоление разрывов и обеспечивает свершение (см. о медленном «походе» Скотта к Северному полюсу: Spufford 1996). Льюис анализирует, как разрывы ценятся в экстремальном альпинизме гораздо больше, нежели спортивный подъем на гору со всеми крюками и прочим оборудованием, которое в принципе и призвано заполнить эти разрывы (Lewis 2001).

Эти различные гибриды точно соответствуют специализированным местам для досуга, а где-то еще они могут показаться и «неуместными» (хотя некоторые специфические технологии уже стали общепринятыми и частью обиходной одежды для отдыха). Вокруг одного такого специфического места, Озерного края, располагаются бывшие индустриальные города, и там досужая «прогулка» и специальное оборудование для нее кажутся не столь уместными. Один исследователь описывает, как он зашел в такой город, по названию Клетор-мур, с рюкзаком за спиной и в одежде, вполне подходящей для прогулки по Озерному краю, — т. е. бриджах, ботинках, светлых носках и оранжевой куртке (Charman 1993). Внезапно он ощутил себя не бесстрашным покорителем пространства, а чудаковатым чужаком, так как на глухих улицах города его одежда выглядела маскарадным костюмом. Так переживается выход за пределы Озерного края с его практиками досужей прогулки по сельской местности и гибридом «досужего путешественника».

Наконец, мы должны заметить, что есть множество признаков, по которым можно различать виды прогулки, как это показали Райев и Шенкейн в своем классическом этнометодологическом отчете (Ryave, Schenkein 1974; см. также: Edensor 2001). Из этих признаков можно выделить четыре наиболее важных: является ли прогулка приключением; совершается ли она в одиночку; совершается ли она для поддержания здоровья или для тренировки; включает ли данная прогулка практики, трансформирующие материальную среду, в которой она

разворачивается.

Итак, первый признак: некоторые прогулки представляют собой «приключение». Это такие фонтаны жизни, образованные телами, кинестетически находящимися в движении и в поиске своего пути по времени и пространству (Simmel 1997; Lewis 2001; также см. главу 2 настоящей книги). Приключение обязательно включает тело, помещенное в пространство, переживающее и познающее мир через движение. Приключение — это «навигация» (way-finding), поиск пути и движение внутри мира, постоянное участие и подстраивание к окружающей среде — а не «чтение карты» (map-reading), т. е. движение по поверхности, мысленно озираемой сверху (Ingold 2000; Szerszynski, Urry 2006). Классическое описание такого приключения можно найти в путевых дневниках Кольриджа, которые он вел вплоть до тридцати лет (Lewis 2001: 69; Marples 1949: ch. 4). Полной противоположностью этому виду прогулки в пространстве является хождение по указателям, организованное и в высокой степени предсказуемое, или макдональдизированное, если следовать терминам Ритцера и Лиска (Ritzer, Liska 1997). Примером может послужить экскурсия по Тадж Махалу туриста, путешествующего по программе «все включено» (Edensor 1998; 2004). В таких «туристических анклавах» прогулка — плавная и упорядоченная, согласованная с быстрым движением по другим зонам и их четкими функциями. «Экскурсоводы», а порой и «путеводители», регулируют передвижения туристов, а те быстро интернализируют режимы уместной прогулки. Прогулка без привкуса приключения обычно происходит в специализированных местах или «лагерях» (camps), таких как набережные, променады, пирсы, зеленые парки, парки развлечений и национальные и т. п. (Diken, Lautsen 2005).

Следующий критерий определяется тем, происходит ли прогулка в одиночку или нет. Некоторые воспевают достоинства одиночной прогулки, вообще пребывания в



обособленности и наедине со своими мыслями, чтобы «никто не кудахтал под руку», как выразился Роберт Льюис Стивенсон (проеитировано в: Marples 1949: 151, см. также ch. 4; Solnit 2000: 107). Другие, напротив, указывают, что прогулка развивает коммуникабельность, если она происходит в компании с кем-то, если людей связывают совместные переживания, будь то прохождение некоего расстояния или посещение обзорной площадки. Именно это представление о коллективизме лежит в основе деятельности клубов прогулок (Edensor 2001: 90–91).

Третий критерий касается отношений между прогулкой и поддержанием хорошей физической формы. С одной стороны, хождение не обязательно связано со здоровьем и фитнесом, как, например, в движении Романтизма, где прогулка не рассматривалась и не оправдывалась в дискурсе здоровья (на самом деле порой она имела прямо противоположный эффект). С другой стороны, существуют и особые лечебные прогулки, которые тесно переплетены с этим дискурсом. Ставшая недавно популярной «нордическая», специальная оздоровительная прогулка — хороший пример, так как в нее включаются и реконфигурация существующих материалов (обычно о прогулочной трости никто не думает в терминах «фитнеса»), и некая особая компетенция (навыкам прогулки следует учить), и свои разработанные образы (природы, здоровья, самочувствия). В Финляндии 20% населения практикуют такую прогулку, считающуюся ее адептами гораздо более трудной, чем обыкновенная (Shove, Pantzar 2005: 48, 51). Мы также вполне можем вспомнить беговые дорожки спортивных залов, эти «станции по перезарядке энергией усталых работников» (я благодарю Мэри Роуз за это наблюдение).

Наконец, мы отличаем прогулку, использующую продукты существующей «индустрии досуга», функционирующей в обычном режиме, от той, что трансформирует экономические и материальные условия, в которых она происходит. В последнем случае инновации, кото-

рые затрагивают прогулочные практики, такие как высокогорный альпинизм или нордическая прогулка, не служат для удовлетворения уже существующих «нужд» с точки зрения производителей, они скорее вырастают из деятельности практикующих, энтузиастов или так называемых любителей (см. Shove, Parzar 2005). В более широком смысле, деятельность «изобретательных, преданных и “осетевленных” любителей» (например, прогулки) порой «изменяет нашу экономику и общество» и порождает новые практики, новые продукты и новые формы знания (Leadbeater, Miller 2004: 9).

### Заключение

В этой главе разбирался ряд социальных практик, тесно переплетенных с ходьбой. Она является неотъемлемой частью экономической и социальной жизни в сельской местности, пригородах, парках, променадах и городах. По определению правительства Объединенного королевства Ирландии и Великобритании, это «круглогодичная, легко повторяемая, самоутверждающая, создающая устойчивую привычку деятельность и главный источник повышения физической активности оседлого населения» (процитировано в: Edensor 2001: 81). Также мы должны признать, что в прогулке нет ничего «естественного», хотя ходьба естественно распространена повсюду. Ходьба ради удовольствия — это особая и весьма любопытная практика, распространившаяся в современных обществах благодаря будничным технологиям, которые предоставляют различные возможности по движению через физический и социальный мир и внутри него. Эти технологии пересекаются с разными видами физической способности «ходить на прогулку», отражающими многообразие биосоциального упорядочивания. Некоторые типы прогулки содержат элемент

приключения, когда незащищенное тело через тяготы и боль налаживает взаимоотношения с внешним миром.

В основе этой главы лежит несколько допущений. Во-первых, чем больше возможностей для прогулки, тем лучше, и в хорошем обществе (*good society*) практика прогулки широко распространена. Есть множество признаков того, что теперь люди ходят мало, а будут ходить еще меньше. Для них было бы полезней увеличивать свои прогулки или хотя бы не уменьшать их; это принесет и улучшение здоровья, и прирост социального капитала, и сокращение беспорядка. В каком-то смысле, прогулка при помощи того, что Трифт называет «освобождающей деятельностью незащищенной жизни», дает человеку способность выдержать давление физического мира (Thrift 2001: 48).

В самом деле, то, насколько прогулка ушла *внутрь* спортивных залов, на беговые дорожки, говорит о том, что возможностей гулять снаружи стало значительно меньше. И в этом по большей части виновато мягкое кресло, столь широко распространившееся по Европе в XVI в.! Именно оно способствовало повышению репутации «ленивой оседлости» (Ingold 2004: 323; см. главу 6 настоящей книги об автомобиле как движущемся кресле). Из всего сказанного также следует, что место тем лучше, чем больше возможностей оно предоставляет для гуляния, от будничного ежедневного до развлекательного. Современность заменила ходьбу практикой сидения повсюду, от портшеза до кресел для изнеженных ягодиц в роскошных автомобилях.

Ходьба также является самой «эгалитарной» из всех систем мобильности. Хотя прогулка и маркирована классовой, гендерной, этнической и возрастной принадлежностью, и на возможность пешего хождения сильно влияет доступность технологий, все же в этой системе мобильности социального неравенства гораздо меньше, нежели в остальных. При прочих равных, чем

мощнее пешеходная система, тем меньше социального неравенства в обществе. Можно сказать, что тротуары и тропы для «общества» значительно полезней, чем кресла и автомобили. Однако не следует думать, что прогулка обязательно происходит в легко предсказуемых местах; Солнит описывает небывалое распространение этой практики в современном Лас-Вегасе (Solnit 2000: 285–287).

В последующих главах я расскажу о некоторых характерных чертах социального нетворкинга, о его растущем растягивании по рабочей, дружеской и семейной жизни. Сюда входит ряд систем мобильности и коммуникации, форм доступа, компетенции и новизны. В данном расширении сетей я вижу главный компонент глобального консьюмеризма, по крайней мере в том что касается наиболее богатой трети мира, представители которой теперь могут выбирать себе деловых партнеров, семью и друзей по всей планете. Постоянно открыт настоящий «супермаркет» друзей и знакомых, и возможности выбирать в нем зависят от роста и распространения взаимосвязанных систем мобильности. В результате люди все реже выходят на прогулку, чтобы навестить друзей или родственников. Теперь они больше не живут в маленьких «шкатулках», как это было свойственно для Англии начала XIX в. Вордсворта и его друзей (хотя их связи и простирались за пределы страны). В своем выборе друзей и партнеров мы теперь не ограничены кругом тех, кого можно навестить пешком, и все потому, что пешеходная система уступила свое место другим системам мобильности, о которых я расскажу далее. Вордсворт утверждал в «Прелюдии»: «Я люблю большую дорогу» (The Prelude, Book XII, процитировано в: Solnit 2000: 111), которая в его время была идеальным местом для публики, желающей куда-либо пойти и удовлетворить свое любопытство. Хотя кое-где такие большие дороги остались, и они по прежнему доступны для публики, готовой

## ТРОПЫ И ТРОТУАРЫ

двигать телом вопреки всем помехам. Тут и там сохранились большие дороги и тротуары, готовые дать всем, по крайней мере физически здоровым людям, радость и удивление, усилие и выносливость.

## ГЛАВА 5. «ОБЩЕСТВЕННЫЕ» ПОЕЗДА

*«Поездка по железной дороге — это путешествие для миллионов; может поехать бедняк, может поехать богач... Путешествовать поездом — значит наслаждаться республиканской свободой и монархической безопасностью».*

Томас Кук, процитировано в:  
Brendon 1991: 16

### Общественное движение

В предыдущей главе описывались значение ног и ряд социальных практик, с которыми тесно переплетены идущие ноги. Ходьба была неотъемлемой частью множества видов социальности, в сельской местности, в пригородах и городах. Ходьба для удовольствия по физическому и социальному миру — особая практика в современных обществах, возможная благодаря различным будничным технологиям.

В этой главе я обращусь к более крупным технологиям, благодаря которым был проделан исторический скачок от пеших (и конных) странствий к путешествиям на поезде, автобусе и в карете. Частично эта история будет рассказана сквозь призму частного и публичного, понятий, которые, как это показано в другой моей книге, чрезвычайно сложны и запутанны (Sheller, Urry 2003). История прогулки — это история по преимуществу частного, самоуправляемого и эндогенного движения, которое помогает человеку утвердить себя посредством кинестетических ощущений. Такая ходьба, однако, зависит от множества публичных удобств, особенно троп и

тротуаров, которые предоставляют новые возможности гулять. Форму и модальность этого «частного» движения особенно изменяют тротуары, оплачиваемые из средств общества.

Вообще говоря, XIX в. стал свидетелем возникновения новых типов публичного пространства, включавших и различные формы такого движения. В четвертой главе мы уже говорили о тротуарах Лондона и Парижа; мы можем добавить сюда «публичные» сады, площади, памятники, мосты, башни, променады, музеи, галереи и вокзалы. Расцвет капиталистического предпринимательства совпал с гигантским расширением публичного пространства и формированием структуры частной мобильности через мобилизацию «публичного». Вообще, в Европе (а затем и в Северной Америке) в XIX в. происходила весьма эффективная «публичная мобилизация» частной жизни. Появилось множество разных типов публичного пространства, большинство из которых провоцировало движение — новых или подновленных старых видов — либо напрямую, выделяя места для прогулки, либо косвенно, создавая объекты, видимые лишь для особого, туристского взгляда (Urry 2002c). Таким образом, это столетие можно назвать веком «публичной мобилизации» через новые типы времени, пространства и социальности публичного движения.

Хотя основной предмет обсуждения в этой главе — железная дорога и трансформации современной жизни, вызванные ее появлением, следует признать, что это была не первая «публичная» форма транспорта. В Европе весьма значимой формой-предшественницей была карета, запряженная лошадьми. Зомбарт отмечает, что к концу XVII в. «путешествие в карете наконец было признано настолько же приемлемым, насколько и путешествие верхом» (процитировано в: Schivelbusch 1986: 73). И, как уже говорилось, когда попутчики сидят друг напротив друга в одной почтовой карете, это весьма способствует общению между ними. К концу XVIII в.

в Англии было основано множество регулярных почтовых линий. К 1830 г. между Лондоном и Брайтоном ежедневно курсировало 48 почтовых карет, а продолжительность путешествия сократилась до 4,5 часов (Walvin 1978: 34; Thrift 1996: 264). В Северной Америке железные дороги позаимствовали некоторые характерные черты у местного более раннего публичного транспорта, речных пароходов, доставлявших людей и товары по естественным водным путям. В Европе не существовало особой сети дорог, появившейся в результате развития каретной системы. Но в Северной Америке железные дороги, по сути, следовали течению рек, а дизайн купе в поездах копировал пароходные отсеки, что сильно облегчало движение пассажиров по вагону (Schivelbusch 1986: ch. 6).

Система железнодорожной мобильности соединяла людей, расположенных в различных местах, при помощи новых механизированных мобильных путей. Частью этой публичной мобилизации была новая *соединенность*, так как массы людей теперь по-новому и в более широком масштабе перемещались по маршрутам, позволявшим им двигаться или воображать движение через пространство и время. Публичное пространство стало мобильным и соединенным, частью процесса циркуляции, подрывавшего деление пространства на «публичное» и «частное» (Sheller, Urry 2003). Эта новая соединенность мест основывалась на представлении, что люди имеют способность и право двигаться из одного места в другое, по крайней мере иногда. Частные пространства будничной жизни соединились посредством публичной циркулирующей мобилизации, пронизывающей все общество, через то, что Питерс называет «проходами» (passages) (Peters 2006).

Подобные публичные пространства соединенности не всегда *принадлежат* публичным или государственным организациям, но они являются публичными в других смыслах. Во-первых, они подчиняются новым формам



публичного *управления*: их использование и безопасность, а также доступ к ним часто регламентируются парламентскими актами. Во-вторых, эти пространства открыты для широкой *публики*, если только она может платить. Доступ не ограничен предписаниями. В-третьих, существует публичная *организация* такого движения, особенно через доступное широкой публике расписание этой мобилизации. И наконец, развиваются новые виды подобного «*публичного*» *поведения*, особенно в общественных местах, на вокзалах и в купе вагонов.

Итак, в этой главе будут показаны некоторые компоненты данной публичной мобилизации, начиная с новых режимов механизации движения. Затем я рассмотрю перераспределение времени, пространства и коммуникабельности, ставшее предпосылкой распространения железнодорожной системы. А закончу я анализом некоторых черт воздействия современных механизированных систем на концепцию публичного движения. При этом я сконцентрируюсь на системных чертах железных дорог.

## Механизация движения

В этой главе будет показано, что принесла радикальная инновация железнодорожной системы, переформатировав контуры времени, пространства и будничной жизни. Она положила начало новой эпохе, в которой жизнь человека стала зависимой и тесно переплетенной с машинами. Эти машины делают разные вещи, но особенно им удается облегчить движение, не только на фабрике, но и в более широком смысле, в социальной жизни. Люди все чаще, обживая машины, выходят «в свет», и особенно тот, который проживается на ходу и в компании с различными машинами движения.

В этом разделе я дам упрощенную периодизацию последних двух-трех столетий с точки зрения преобла-

дающего «типа машин». Деятнадцатое столетие (начиная с Западной Европы) знаменует собой точку массовой и необратимой бифуркации. В игру вступил ряд механизированных систем, каждая из которых зависела от силы пара. Их можно описать как «промышленные машины», изготавливающие другие машины или другие материальные объекты или транспорт, при помощи которого такие машины и объекты преодолевают расстояние. Эти промышленные машины взаимозависимы. Паровой двигатель запустил длительный процесс, в результате которого человеческая жизнь попала в зависимость и необратимо соединилась с машинами. Это то, что я называю началом «современности», тот момент, когда чрезвычайно мощные машины стали перекрывать человеку его опыт. С этого момента машины не просто перестали быть чем-то посторонним, нет, они стали помогать налаживать такую форму «человеческой» жизни, которую нельзя прожить без них. Соединение с этими машинами — это сделка с дьяволом в стиле Фауста, машины немыслимо расширяют возможности человека, но ценой лишения его сил самому делать множество вещей, таких как ходить, думать, читать, познавать, непосредственно ощущать.

Подобные промышленные машины по большей части обживают *эксперты*, разбирающиеся в какой-то одной конкретной, такие как машинист локомотива, оператор механического ткацкого станка или сталевар, крановщик и т. п. Обычно эти машины привязаны к месту, четко регулируемому и расположенному вне домашнего мира, на фабрике, в мастерской, на рельсах, в доках и т. п. Когда машины не на ходу, их держат в специализированных и охраняемых помещениях, куда публику не допускают. Организационный принцип таков: должны быть соответствующие машины «на всякий случай», если понадобятся (как с паровыми машинами преподобного Одри, которые всегда стояли в сарае в полной готовности, см.: Urry 2002).

Однако железнодорожная машина отличается от всех прочих, она объединяет путь и экипаж и образует неразделимую сущность (Schivelbusch 1986: 16–17). Такая машина тащит за собой вагоны, полные народа (сперва наряду с вагонами угля), и передвигает этих людей на большой скорости по тем городам и деревням, где они работают и проживают. Пассажирская железнодорожная система избегает мест промышленности, труда и опасности, но не ограничивается только теми, что расположены вне домашнего мира. На самом деле, железнодорожная машина поразительным образом *вступает* в домашний мир и переформирует ежедневный социальный опыт, особенно когда на значительной скорости движется по сельской местности. Впервые какой-либо механизм *выводится* на авансцену ежедневного опыта большинства. Невероятно мощный скоростной аппарат становится относительно привычной чертой будничной жизни даже там, где лежит земля, полная зелени и приятных видов. Это — феномен Европы XIX в., Северной Америки конца XIX в. и Индии, Африки и Латинской Америки начала XX в. (Vaughan 1997; Richards, Mackenzie 1986: ch. 9).

В отличие от лошадей, эти машины могут ходить очень долго, им только нужны периодические остановки для заправки водой и горючим (каждый 150–200 миль: Richards, Mackenzie 1986: 121). Они движутся быстро и порой описываются как снаряды, рассекающие пейзаж на уровни и прямые линии, раскидывающие новые строительные технологии рвов, насыпей, мостов и туннелей. Железная дорога реструктурирует существующие отношения между природой, временем и пространством, она уплощает и подчиняет сельский пейзаж, хотя это более характерно для Европы и Японии, чем для Северной Америки.

Кроме того, железнодорожная система проносит пассажиров через пространство, как тюки или посылки. Человеческое тело становится анонимным мешком плотности, «перегоняемым» с места на место, как другие товары,

когда они движутся по системе (Thrift 1996: 266). Пути и поезда начали грандиозный процесс покрытия земли машинами. Это особенно заметно в Англии с 1842 г., когда железнодорожные компании создают специальный координационный орган, чтобы улаживать проблемы с трафиком, движущимся по путям, принадлежащим разным владельцам (Schivelbusch 1986: 29). С этого времени развивается комплексная, тесно спаянная система. Однако машины периодически ломаются, и тогда гибнут люди, а сама система дрожит и переживает мучительную остановку. Системы комплексных машин в случае неисправности порождают крупные катастрофы, в отличие от мелких неприятностей, которые происходят, когда, например, спотыкается пешеход, падает лошадь или переворачивается карета. Мощная система может сломаться из-за неисправности одной мелкой детали. Железнодорожная система положила начало развитию тесно спаянных систем, где аварии становятся «нормой», а системы перестают функционировать, если ломается одна-единственная деталька (Perrow 1999; Jack 2001 об «аварии, остановившей Британию»).

Пешеходная и конная системы мобильности являются тем, что я называю *серийными* системами, в которых каждый компонент в общих чертах напоминает любой другой. Они зеркально отражают друг друга, или мимикрируют, как сериалы. Железная дорога, наоборот, положила начало *цепной* (pexus) системе. Лэйнг так определяет сцепку-нексус: «группа, чье объединение достигается через взаимную интериоризацию каждым каждого... ее звенья — повсюду» (Laing 1962: 12). С приходом железной дороги появилось разделение труда, в котором различные части (рельсы, поезда, станции, семафоры и т. п.) должны работать вместе как одна сцепка, и вне сцепки отдельные элементы не могут существовать. Целое функционирует, только когда действует каждый компонент. Нет простого отражения, как в сериях; вместо этого имеет место комплексная специали-

зация и интеграция различных компонентов. Железная дорога породила первую большую сцепную систему мобильности.

В XX в. с индустриальными машинами стали конкурировать еще две категории машин. Во-первых, семейные машины, включая четырехместный автомобиль, телефон, радио, семейный телевизор, видеомаягнитофон, компьютер, отопительные приборы, кино-видеокамеры. Почти все эти семейные машины зависят от электричества, которое производится и циркулирует по Западной Европе и Северной Америке через сети электропередач, доставляющих энергию далеко от места производства. Электроэнергия наиболее успешно преодолевает трение времени и пространства (Thrift 1996: 270–272). Распространение таких семейных машин ярко выражено в США и гораздо медленнее происходит в Европе (Thrift 1996: 275–276). Такие машины хранятся в домах/гаражах и служат основой семейной жизни, особенно в Северной Америке (см. о семейных машинах: Shove 2003). Большинство членов семьи могут управлять этими машинами, так как это не требует специальных навыков. Эти машины держатся в домах, чтобы быть доступнее; они включаются сразу же, как в них возникает потребность, а не тогда, когда это решат эксперты. Семейные машины относятся к машинам «точно-в-срок» (just-in-time), гораздо более походя на серийные системы, нежели на сцепные. Самым значительным среди них является автомобиль, и он же — практически единственный, не требующий электроэнергии (см. главу 6 ниже).

Второй набор машин, которые были разработаны, но не одомашнены — это «военные машины», по большей части принадлежащие и используемые государствами или корпорациями, тесно связанными с государствами. Такие машины включают оружие массового поражения, реактивный транспорт, ядерную энергию, космические научные аппараты и виртуальную реальность для стимуляции работы, для удовольствия и для научных ис-

следований. Эти машины хранятся в высокоспециализированных ангарах и складах, куда нет доступа публике и где задействованы специфические охранные системы. Такие машины вызывают значительную конкуренцию между различными мобильностями, и воздушная система предоставляет особую мощь тем, кто использует самолеты и оружие, способные летать быстрее всех, выше или дольше (см. Kaplan 2006).

Теперь я обращусь к железнодорожной системе, первой из систем механизированного движения. Г.Дж. Уэллс предсказывал, что будущие историки станут считать «паровой двигатель на железной дороге» главным символом XIX в. (цитировано в: Carter 2001: 8). Я полагаю, что паровой двигатель на железной дороге существенно реорганизовал время, пространство и социальность, вымостив путь для других последующих связей между машинами и людьми.

## Расписания

В первой главе я отметил чрезвычайное значение момента около 1840 г., когда современность подошла к образованию взаимозависимостей между различными новыми системами мобильности и коммуникации. Железнодорожная система — ключ к появлению модерности. Как пишет Картер, «качественный прорыв был совершен благодаря современным железным дорогам, когда впервые в истории люди смогли путешествовать быстрее скачущей лошади» (Carter 2001: 11). Железная дорога вызвала потрясающее многообразие пространственно-временных эффектов, став частью растущего взаимопроникновения «скорости, света и силы» (см. о «нечеловеческих географиях» в: Thrift 1996: ch. 7).

Один английский журналист предположил в 1839 г., что новые железные дороги «спрессуют» пространство и время; если их проведут по всей Англии целиком, то

все населяющие ее люди «будут проводить рядом друг с другом две трети того времени, что сейчас их разделяет... Когда расстояния уничтожат, страна съжится и станет как один огромный город» (процитировано в: Schivelbusch 1986: 37). Точно так же и поэт Гейне говорил об ужасном предчувствии, которое он испытал при открытии железнодорожной ветки между Парижем и Руаном. Он заявил, что «элементарные представления о времени и пространстве начинают расплываться. Железные дороги убивают пространство» (процитировано в: Schivelbusch 1986: 37). Далее он сказал, что железная дорога ниспослана провидением, чтобы «развернуть человечество в новом направлении и сменить цвет и форму жизни» (процитировано в: Schivelbusch 1986: 37). Каноническая картина Дж.У.М. Тернера «Дождь, пар и скорость», которая была выставлена в Королевской академии в 1844 г. (отметьте дату!), вероятно, лучше всех отражает это изменение цвета и формы жизни, показывая, как черная быстрая машина прорывается сквозь мириады доиндустриальных упорядоченных кластеров времени и пространства (см.: Carter 2001: ch. 2). Карл Маркс тоже думал, что циркуляция товаров при помощи новых форм транспорта и коммуникации (поезда, почта, телеграф) представляет смещение вверх в рамках капиталистической индустриализации, включающее и «аннигиляцию пространства временем». Последнее стало «необходимостью» в то время, когда производство все сильнее опирается на меновую стоимость и, следовательно, на ускорение условий обмена через механизированное движение (Marx 1973: 524; Carter 2001: 8–9).

Одной из особенностей доиндустриальной эпохи было наличие своего собственного времени в большинстве городов: время Рединга, время Экзетера и т. п. Кондукторы почтовых карет, а потом и железной дороги должны были постоянно помнить, который час в том или ином месте, через которое двигался транспорт. Но уличные и наручные часы распространялись все шире, и при-

вносили расписание в будничную жизнь (Thomson 1967; Glennie, Thrift 1996). Часы отсылали к общему, единообразному времени, в отличие от церковных и монастырских колоколов с их локальными вариациями (Nowotny 1994). Более того, часы не только позволяли синхронизировать деятельность, но и точно показывали, сколько она длится. Все большее внимание уделялось мелкому делению времени и необходимости использовать эти мелкие отрезки продуктивно (Thrift 1996: 265). Равные «пустые» промежутки времени стали высоко цениться, особенно с распространением убеждения, запечатленного в поговорке «время — деньги» (Adam 1995). И однако, как уже говорилось, в разных городах, через которые шли поезда, сохранялось свое собственное время. В расписании 1841 г. компании «Great Western Railway» имелось следующее примечание: «Лондонское время соблюдается на всех станциях железной дороги. Оно на 4 минуты раньше Редингского, на 5 минут раньше Сиренчестерского, на 8 минут раньше Чиппенхемского и на 14 минут раньше Бриджуотерского» (проектировано в: Thrift 1990: 122).

«Трудящиеся классы», равно как и зажиточные, стали путешествовать в больших количествах и на значительные расстояния, как по делам, так и ради отдыха (Thrift 1996: 264; Urry 2002c: ch. 2). В таких условиях отсутствие единого общенационального времени не могло сохраняться долго, и примерно в 1847 г. железнодорожные компании, почтовая служба и многие города приняли Единое гринвичское время (GMT, в разговорной речи обозначавшееся как «железнодорожное»: Mackenzie, Richards 1986: 94–95). Стандартизированный час был утвержден на общенациональном уровне, что способствовало массовой мобильности Викторианской эпохи. Таким образом, существовавший ералаш местного времени был заменен на стандартизированное по Гринвичу, хотя некоторые города сильно и долго сопротивлялись (Mackenzie, Richards 1986: 94–95). Во второй половине



XIX в. произошла координация времени между европейскими государствами, а затем и между Европой и Северной Америкой (см. о стандартизации времени: Zerubavel 1982).

Деловые встречи тех, кто странствовал по городам, привели к повышению пунктуальности, точности и просчитываемости в социальной жизни, которая теперь гораздо шире растянулась в пространстве (см. главу 2 о Зиммеле). Особенно значимо было развитие железнодорожных расписаний — одна из тех на первый взгляд малозаметных инноваций, которые сделали возможным публичную систему транспорта. Разработка современного «часового времени» (clock-time) и самих станционных часов вызваны расписанием, которому должны были следовать все путешественники, так как оно структурировало все события и перемещения. Объективное время железнодорожного расписания современности заложило основы публичной мобилизации, можно сказать, втиснув поезда и людей в оговоренную таблицу циркуляции. По мнению Сакса, станционные часы символизировали «культ пунктуальности, охватившей все общество» (Sachs 1992: 162).

Первым из таких расписаний был знаменитый английский «Железнодорожный справочник Бредшоу» (Bradshaws Railway Guide), выпущенный в 1838/39 гг. (Mackenzie, Richards 1986: 96–99). В дальнейшем публичное расписание, которое ограничивало и машинистов, и пассажиров, развилось в особую технологию, которая присоединилась к железнодорожной машине. Оно стало вездесущим, «готовым-к-употреблению», давая знать, когда надо прибывать на станцию, чтобы встретить кого-то, самому отправиться в путь, а также, сколько этот путь продлится. Расписание — это инновация XIX в., пришедшая вместе с железнодорожной машиной, точным «часовым временем», массовой публикацией и распространением по всей национальной системе.

Любые работы на железной дороге также подчинились этому расписанию. Гамст показывает целый ряд представлений, царивших на американских железных дорогах и связанных со временем: представление о поезде, приходящем «вовремя»; представление о «времени расписания»; о «срочных» поездах и о всеобщей дисциплинированности, основанной на соблюдении строгой иерархии действий, совершаемых в оговоренных местах и в заданное время (Gamst 1993). Расписание — это могучая система «управительственности», которая нормативным образом распределяет поезда, людей и их деятельность по местам и точкам во времени.

Железные дороги и их точное расписание дали начало новому режиму времени, основанному на силе измерения. Сюда входит и постепенное вытеснение «кайрологического»<sup>122</sup> времени, т. е. чувства времени, подсказывающего, что настал момент что-то сделать независимо от того, что показывают часы. Кайрологическое время основано на опыте прошлого, используемого для развития особого чувства того, что некое особое событие произойдет в будущем именно тогда, когда для него придет срок (Gault 1995: 155).

Лефевр в более широком смысле утверждает, что проживаемое время (*lived time*), ощущаемое в природе и через природу, постепенно исчезает. Проживаемое время, по его словам, «было убито обществом» (Lefebvre 1991: 96). Время перестало быть чем-то видимым и описываемым в пространстве. Его заменили измерительные приборы, часы, которые отделены от природного и социального пространства. Время стало ресурсом, дифференцированным от социального пространства, потребленным расчлененным и исчерпанным. С доми-

<sup>122</sup> От древнегреч. «кайрос» (*καῖρος*), времени в значении особого момента, не определяемого численно, в противоположность «хроносу». О различиях между «кайрологическим» и «хронологическим» временем говорит М. Хайдеггер. — *Прим. пер.*

нированием «часового времени» проживаемое (и кайрологическое) время было вытеснено. Основные характеристики «часового времени» не были просто следствием широкого распространения часов; на самом деле, некоторые виды часов существовали до этого тысячелетиями. «Часовое время» — это, скорее, «время, оторванное от его природного источника; независимое, деконтекстуализированное, рационализированное. Это время, почти бесконечно делимое на равные пространственные отрезки... и определяемое как время *per se*» (Adam 1995: 27; также см.: Adam 1998; Glennie, Thrift 1996; Urry 2000).

«Часовое время» — это время расписанное, а с распространением железных дорог оно начало трансформировать современные общества. Такие общества все больше становились субъектом «часового режима», который обладает следующими чертами: время дробится на огромное число мелких, точно измеряемых и неизменных единиц; оно вырывается из имеющих значение социальных практик и из деления на день и ночь и на сезоны; широко используются различные средства измерения и индикации времени: часы, расписания, графики, календари, сигналы, колокола, сроки, дневники, будильники и т. п.; большая часть рабочей и досуговой деятельности приводится в соответствие с графиками; время широко используется как независимый ресурс, который можно сэкономить или израсходовать, расчленив и исчерпать; возникает представление, что временем как ресурсом можно управлять, оно перестает восприниматься как деятельность или смысл; происходит научная трансформация времени в математически выверяемые и измеряемые единицы, в которых оно обратимо и не обладает направленностью; деятельность путешественников, школьников, сотрудников, соседей и отпускников синхронизируется; повсеместно распространяется особый дискурс, по которому время нужно экономить, организовывать, регулировать, отслеживать, а главное — соотносить с расписанием (см. Urry 2000: ch. 5).

«Часовое время» положило начало мечте о скорости, как в смысле быстроты путешествия, так и в более широком, быстроты всего общества. До появления железных дорог и произведенной ими механизации движения скорость не слишком обращала на себя внимание. По этому критерию странствие пешком и верхом не очень отличались друг от друга. Существовали физические ограничения, и разница между самым быстрым и самым медленным не так бросалась в глаза. Социальное неравенство, связанное с разницей в скорости передвижения верхом или пешком, было наименее маркировано.

В результате механизации движения через железные дороги стала цениться скорость в целом, а особую ценность приписали самым быстрым поездом, по сравнению с самыми медленными (см. о дромологии: Virilio 1986, 1997). Вследствие этого новые железные дороги и иное транспортное строительство оправдываются, если они сокращают время путешествия; ценятся те технологии, которые увеличивают скорость; считается, что ускорение трафика способствует росту экономической конкурентоспособности и что высокая скорость и новейшие технологии воплощают высокий статус (везде, за исключением, быть может, Британии, где до сих пор существует ностальгия по паровому двигателю; см. Adam 1998; Augé 1995: 98–99; Harris, Lewis, Adam 2004).

За этими представлениями лежит идея о том, что время, проведенное в пути, — это пустое время и что та новая технология или инфраструктура, которая его сокращает, должна развиваться, пока не минимизирует его до предела. Акцент на «скорости любой ценой» означает, что в расчет не берутся ни различные удовольствия, получаемые во «время путешествия», ни то, что люди могут весьма продуктивно делать что-то «на ходу» (исследование этого см.: Lyons, Urry 2005; Lyons, Jain, Holley 2007). Харрис, Льюис и Адам так резюмируют это возвеличивание скорости: «Быстрее теперь означает лучше, так как за определенный временной промежуток

достигается больше. Высокоскоростное рассматривается как менее времязатратное и, следовательно, более дешевое, а, значит, более эффективное и выгодное» (Harris, Lewis, Adam 2004: 6; подробнее см.: Whitelegg, Hultén, Flink 1993).

Таким образом, механизация движения, произошедшая в XIX в. через железные дороги, положила начало вниманию и к расписанию, и к скорости. Оно оказало огромное влияние на характер всего будущего развития транспорта, привело к росту расписанности социальной жизни, к трансформации «управительственности», экономическому прогрессу и в целом к появлению ряда способов сосуществования людей и машин. Именно это внимание породило необратимые процессы, которые в дальнейшем воспроизводились и распространялись на каждую новую систему мобильности. Далее мы увидим, что автомобильная система одновременно кажется и быстрее, и удобнее, так как автомобили не столь ограничены общественным расписанием. Железная дорога, таким образом, на протяжении XX в. частично была вытеснена новыми скоростными машинами. Железные дороги XIX в. породили стремление к скорости и к расписанности социальной жизни, и это стремление отбрасывает свою тень на все формы движения, которые еще появятся в грядущих столетиях.

## Пространства

Железные дороги оказали мощное влияние на само пространство, которое в дальнейшем было увеличено последующими системами мобильности. Во-первых, железные дороги как бы сжали пространство, сблизив друг с другом одни места и уничтожив множество других в промежутках; во-вторых, железные дороги расширили пространство, соединив те места, которые иначе бы никогда не соединились (Schivelbusch 1986: 37). В данном

разделе я собираюсь рассмотреть два этих противоречивых процесса, начало которым было положено железными дорогами.

Вплоть до XVIII в. путешественники, особенно богатые и молодые, совершающие Большой Тур (Grand Tour), знакомились с каждым местом по отдельности как с пространственно индивидуальным и уникальным (Schivelbusch 1986: ch. 13; Spring 2006). Такое познание места требовало физических и интеллектуальных усилий. Трактаты по путешествиям того времени ставили акцент на странствии как возможности общения, через слух, беседу и познание того, что Шивелбуш обозначает как «пространственная индивидуальность» места (Schivelbusch 1986: 197). Ведь места, можно сказать, следуя Бенъямину, обладали своей собственной «аурой» (Benjamin 1992).

Однако в конце XVIII в. путешествие стало наблюдением, оправдываемым не через науку, а через «тонкий вкус» (connoisseurship), «хорошо тренированный глаз» (Adler 1989: 22). Тонкий вкус в отношении зданий, произведений искусства и пейзажей развивался весь XIX в. при помощи различных визуальных технологий воспроизведения: «камеры обскура», «стекла Клода Лоррена», путеводителя, карты, блокнота, фотографий, почтовых открыток, торговых пассажей, освещенных газом или электричеством, кафе, диорам и особенно окон поездов (Ousby 1990). Места, по мнению Шивелбуша, начали терять свою уникальность и ауру (Schivelbusch 1986: 41–43).

Таким образом, области дикой, неприрученной природы, некогда источник страха и ужаса, трансформировались, теперь они ожидали где-то вдали, готовые к *визуальному* потреблению теми, кто ехал на поезде между городами «темных дьявольских мельниц». Во Франции середины XIX в. «природа стала ассоциироваться с досугом и удовольствием — туризм, зрелищные развлечения, отдых для глаз» — всеми теми, кто выезжал из

Парижа на поезде (Green 1990: 6).

Итак, железная дорога изменила отношения между людьми и окружающей средой, посещаемой чужаками. Железная дорога превратила места в нечто относительное, находящееся на пути от одного пункта до другого, нечто хорошее или плохое с точки зрения тонкого вкуса и потребления. Они начали терять свою ауру, как некогда жаловался Вордсворт — в своем знаменитом тексте 1844 г. по поводу запланированного строительства железной дороги до Кесвика в Озерном краю (Schivelbusch 1986: 42). Особые места теперь меньше ценились за их ауру «красоты и ощущение оторванности от прочего мира» (Wordsworth 1876: 42), а больше — за сходство или различие с другими местами, за то, что они находятся на пути к ним, или от них, куда-то еще. Таким образом, «места перестали быть пространственно индивидуальными или автономными: они стали пунктами для циркуляции трафика, который и делал их доступными» (Schivelbusch 1986: 197). Они стали элементами расширяющейся системы, или того, что я выше назвал «сцепной» системой (nexus). На самом деле, можно сказать, что исключительная механическая сила железных дорог создала свое собственное пространство, соединившее различные места (и одновременно исключившее другие) во все более комплексные и расширяющиеся системы ускоренной циркуляции. Железнодорожное путешествие становилось «ценностью само по себе по мере того, как росли скорости, целой страной со своими отличительными практиками и культурой» (Thrift 1996: 267).

Такое путешествие — это и отражение, и составная часть общей циркуляции товаров и услуг, которую возвестила индустриализация XIX в. Шивелбуш утверждает, что «трафик был физическим проявлением этой циркуляции товаров. Отныне те места, которые посещали путешественники, становятся все более похожими на товары широкого потребления, представлявшие собой часть той же системы циркуляции» (Schivelbusch 1986:

197). Трафик и завоевание пространства определяли, что где должно находиться. Железные дороги превратили места в систему циркуляции, преобразовав то, что было отличительными местами, в товары. К XX в. мир стал одним гигантским универмагом из деревень и городов, мест для потребления, для услаждения потенциальных посетителей (Schivelbusch 1986: 197; Urry 1995). Железные дороги породили современный мир через понятие циркуляции людей, товаров, мест и все более фотографических изображений (Larsen 2004).

Железные дороги — ключевой компонент перехода от людей, «проживающих» посреди природы, к людям, рассматривающим природу как нечто отдельное, и, следовательно, создания «выдуманных отношений между пейзажем и взглядом» (Augé 1995: 98). Это — то, что я называю переходом от земли (land) к ландшафту (landscape). *Земля* — это физический, осязаемый ресурс, ее можно пахать, пастись на ней скот, строить дома, это место для функциональной работы. Земля продается и покупается, наследуется и переходит детям. Проживать — значит участвовать в жизни, где производительная и непроизводительная деятельности перекликаются друг с другом и полоской земли, чья история и география известны в малейших деталях. Дистанция между людьми и вещами неощутима (Ingold 2000). А с возникновением *ландшафта* происходит то, что Уильямс называет «отрывом человечества от почвы» (Williams 1990: 2). Пейзаж — это неосязаемый ресурс, важнейшей характеристикой которого является его вид. Этот отрыв человечества от почвы нарастал в Западной Европе с XVIII в. и был частью более широкого процесса развития специализированного видения. Понятие пейзажа предписывает опыту переживания различных мест визуальную структуру желания: примером тут могут служить восклицания мисс Барлетт из романа «Комната с видом»: «Вид? Ах, вид! Какой восхитительный вид!» (Foster 1955: 8; ch. 12).



Именно скоростная траектория путешествия *через* ландшафт порождает множество видов, панораму новых, быстро движущихся пейзажей. Шивелбуш предполагает, что железнодорожные путешественники викторианской эпохи потеряли контроль над своим сенсорным восприятием, когда скорость движения и ограничение зрения отлучили их от «земли». Теперь взгляду был доступен только «ландшафт» как быстро проносящаяся мимо панорама, запускающая механизм «панорамного восприятия», а не что-то, что можно удержать в памяти, нарисовать или запечатлеть на картине (Schivelbusch 1986: 58; Kern 1983). Железная дорога выстроила новый тип ландшафта, уловимый лишь мимолетным взглядом в движении. Здесь меньше остается от «комнаты с видом», а больше — от обрамленного окна, в котором показывается череда стремительно меняющихся панорамных картинок. Виктор Гюго писал в 1837 г. о том, что «города, колокольни и деревья совершают безумный кружащийся танец на горизонте» (процитировано в: Schivelbusch 1986: 55; см. также о «туристическом взгляде»: Larsen 2001).

В более общем смысле идентичность человека стала выстраиваться через долгосрочные *соединения* с другими местами. Генри Торо, когда он в середине XIX в. вернулся к жизни «наедине с природой» на берегу озера Уолден, не жаловался на шум от железной дороги — «освежает и расширяет, когда грузовой поезд с грохотом проходит мимо, и я ощущаю запах магазинов, распространяющих свои ароматы всю дорогу от Лонг-уорф до озера Шамплен, напоминая об иных странах... и о величине земного шара. Я чувствую себя гражданином мира» (Thoreau 1927: 103; в рассказах Реймонда Уильямса описываются схожие ощущения).

И действительно, эта соединенность казалась особенно значимой для «железнодорожного дела» в Америке. Ферштрете отмечает, что де Токвиль считал мобильность чертой национального американского характера

(Verstraete 2002). Быть американцем значило куда-то перемещаться, особенно на запад. И поэтому в 1862 г., в разгар Гражданской войны, Конгресс решил связать атлантическое и тихоокеанское побережья трансконтинентальной железной дорогой (Verstraete 2002). Этот гигантский проект должен был утвердить национальную идентичность посреди хаоса Гражданской войны, а также обеспечить поставки оружия для войны с индейцами и товаров для торговли с западом страны и Азией. За счет использования труда тысяч китайских рабочих прокладка дороги от Сакраменто в Калифорнии до Омахи в Небраске была закончена в рекордные сроки, всего за семь лет. Завершение проекта было запечатлено фотокамерой. Образы запада, прежде неизвестного края, привезли на восток, что породило доверие и интерес к этому отдаленному уголку страны. Фотографы на строительстве железных дорог были критически важны для сотворения воображаемого сообщества Соединенных Штатов, производства и репродуцирования «воображаемого героического национального пространства», хотя из нации, которую они воспевали, были исключены очень многие, особенно китайцы, чьими руками и была построена эта дорога (Verstraete 2002). Эти фотографии породили воображаемое сообщество, и процесс был аналогичен тому, который описывал Андерсон, говоря об исключительной роли печатного капитализма в европейских сообществах (Anderson 1991).

Прокладка железных дорог привела к зарождению туризма в американском фронтире. Путешественники особенно отмечали, что железная дорога упразднила пространство за счет исключительной скорости своих паровозов, едва ощущаемой благодаря необычайной комфортабельности вагонов. Железнодорожное путешествие вызывало захватывающее дух ощущение панорамной бескрайности, шири, простора и владычества ландшафта, через который мчался поезд (Retzinger 1998: 221–224).

Но железная дорога также положила начало новым микро-пространствам, и к двум из них я обращусь в следующем разделе, который посвящен типам коммуникабельности, ставшим возможными благодаря новым пространствам XIX в.

## Коммуникабельность

Железные дороги XIX в. создали два чрезвычайно важных места коммуникабельности, купе и вокзал. Их значение объясняется тем, что пассажиров рассматривали как массу «незнакомцев», собираемых вместе в ранее никогда не существовавших, особых замкнутых помещениях. Купе и вокзалы заставили первых наблюдателей поверить в то, что железные дороги несут с собой демократизацию путешествий, раз они происходят совместно и рядом с другими, по преимуществу незнакомыми людьми. Томас Кук, например, думал, что само по себе путешествие на поезде с другими уже является проявлением демократии и прогресса: «Поездка по железной дороге — это путешествие для миллионов; может поехать бедняк, может поехать богач» (проецировано в: Brendon 1991: 16; см. также: Schivelbusch 1986: ch. 5). Кук, «император туристов», считал, что такое путешествие «приближает всемирное братство людей» (проецировано в: Brendon 1991: 31–32). Эта массовость получила отражение и на Всемирной выставке 1851 г., которую посетило 6 миллионов человек, специально приехавших в Лондон, большинством на поезде, особенно с севера Англии (в то время общее население страны составляло всего 18 миллионов).

Интересно, что железнодорожные компании не сразу осознали экономический потенциал массового рынка небогатых пассажиров, так как изначально поезда предназначались для перевозки товаров и представителей элиты (Richards, Mackenzie 1986: 167). Потребовался специалист по *социальной* организации, а именно Томас

Кук, который упростил, удешевил и демократизировал путешествие, превратив технологическую железнодорожную инновацию в социальную инновацию. Он изобрел бронирование билетов на разных ветках, групповое резервирование мест по выгодным ценам, систему железнодорожных и гостиничных купонов, предварительную пересылку багажа и дорожные аккредитивы (Lash, Urry 1994: 263–264). Он возвестил, что «оставаться на месте в наше время перемен, когда весь мир движется, — это преступление» (процитировано в: Brendon 1991: 65).

Однако, хотя новые железные дороги и вызвали значительное увеличение массовых перемещений, между путешественниками сразу же установилось множество социальных барьеров (как и между теми, кто мог и в принципе не мог позволить себе поездку; см. по Британии: Richards, Mackenzie 1986: ch. 6, 7). В Европе богат и бедняк все чаще различались по типу купе (и даже вагона). Железные дороги не просто отражали особенности стратифицированной классовой системы, изначально возникшей благодаря промышленному капитализму, но и сыграли свою роль в ее установлении. По мере развития современности росли различия между разными типами купе и вагонов. Новые классы возникли из этих различий. Теперь коммуникабельность все чаще была внутриклассовая, а не межклассовая.

Британия послужила образцом для выделения трех классов путешественников и соответствующей им градации удобств в поезде и на вокзале (см. более подробно: Richards, Mackenzie 1986: ch. 6). Все больше развивались различия между классами купе и вагонов, между «социальной тональностью» места, куда можно было путешествовать, а также между теми, кто мог послать слугу на вокзал с багажом или за билетами, и теми, кто делал это сам (о слугах во время путешествия см.: Richards, Mackenzie 1986: 141). Также скоро встал

вопрос о мужчинах и женщинах, путешествующих вместе, и о домогательствах в отношении последних. В 1840-х годах некоторые компании устраивали залы ожиданий «Только для леди» и вагоны для «леди, путешествующих без эскорта». Однако к 1880-м годам это стало менее принято, и во время Первой мировой войны многие работы на железной дороге выполняли именно женщины (хотя в Японии до сих пор есть вагоны «только для женщин»).

В США, хотя в поездах не было деления по классам, имелись значительные различия по видам удобств, за которые нужно было платить особо; также существовали различные классы поездов и даже залов ожидания (Richards, Mackenzie 1986: 146–147; Carter 2001: ch. 1). Поэтому там классовые различия определялись не формальным статусом пассажира, а скорее его покупательной способностью.

В целом, железные дороги вызвали массовый рост мобильности на большие расстояния, и образовавшееся социальное деление начало воспроизводиться через различные формы «сетевого капитала» (см. главу 9 ниже). Одной важной формой этого капитала у европейских богачей были комплексные туры по курортам с минеральными водами, доступ куда гарантировался только тем, кто мог позволить себе забронировать дорогой номер или апартаменты, число которых было ограничено. Именно на минеральных водах собиралась пообщаться космополитическая элита со всей Европы, получившая новую возможность путешествовать на поездах. Вследствие образования и роста таких модных мест, ставших «ближе» благодаря железным дорогам, возникали новые виды коммуникабельности. Эти курорты обеспечивали законодателям вкуса культурный капитал и возможность предаваться новым потребительским практикам (Blackbourn 2002: 15).

Железнодорожное путешествие порождало новые

типы коммуникабельности, так как во время него мужчины и женщины оказывались среди незнакомцев, хотя и представителей одного с ними класса. До 1860-х годов большинство купе в европейских поездах устраивалось, как в каретах, — в них можно было зайти лишь снаружи; таким образом, люди оказывались буквально запертыми в обществе Других, что стало причиной нескольких громких уголовных преступлений (Schivelbusch 1986: 79–84). Американские вагоны с самого начала конструировались с коридорами по центру, что больше походило на устройство речных пароходов, а это позволяло пассажирам (и грабителям) с легкостью передвигаться по всему поезду (Schivelbusch 1986: ch. 6).

Было много споров о том, как чужим между собой людям в подобных новых обстоятельствах сохранять социальную дистанцию. Реймонд Уильямс писал в XX в. о том, как на станционной платформе было заметно «стремление отстраниться [от других людей], и это было свойственно и ему, потому что таков был обычай всего собравшегося общества» (Williams 1988: 315). Считается, что пассажирам на железной дороге пришлось выработать совершенно новые способы соблюдать социальную дистанцию, отличающиеся от тех, что были приняты в почтовых каретах, где незнакомцы регулярно заводили беседы с попутчиками (см. Schivelbusch 1986: 74–75). Зиммель предлагает следующее сравнение: «до появления автобусов, поездов и трамваев в XIX в. у людей не было возможности глядеть друг на друга много минут или часов подряд... при этом не начиная беседы. Современный транспорт сокращает сенсорное общение между людьми до простейшего обмена взглядами» (протитировано в: Schivelbusch 1986: 75). Формы социального дистанцирования тоже распространяются все шире, включая сюда и способы избежать взглядов впритык, с очень близкого расстояния, на попутчиков. Гофман описывает важность развития «гражданского невнимания», т. е. пребывания среди людей, но с минимальным

проявлением внимания к ним. В купе поезда это необходимо, говорит он, но труднодостижимо. «Чтобы не глядеть на человека, следует постоянно смотреть в сторону» или найти «себе какое-нибудь занятие, в которое можно погрузиться явным для других образом» (Goffman 1963: 137). Гофман подчеркивает, что газеты и журналы обеспечивают нам «переносную ширму, которую можно поднять и раздвинуть в любое время, тем самым давая себе или другим оправдание за не-установление контакта» (Goffman 1963: 139). Как бы то ни было, с самого начала железнодорожное путешествие ассоциировалось с чтением: предполагается, что викторианские привычки чтения во многом развились благодаря особым «железнодорожным» книгам, число которых невероятно выросло, когда на станциях стали устраивать особые книжные ларьки (Richards, Mackenzie 1986: 298–303). Компьютер или мобильный телефон дают современные способы отгораживания от других и оправдания своего молчания (чаще всего используемые женщинами, чтобы избежать посягательств со стороны мужчин). Гофман также замечает, что беседы между незнакомцами чаще всего бывают «безличными» и не приводят к называнию имен (или обмену адресами электронной почты и телефонными номерами): «это гарантирует возможность не-узнавания в будущем» (Goffman 1963: 139). Он особенно отмечает «разреженный» характер разговоров, которые обычно ведут незнакомцы в купе и на станциях.

Из недавнего исследования, проведенного в Великобритании с выборкой в 25 000 железнодорожных пассажиров, мы можем заключить, что более половины проводят некоторое время в поезде, читая для удовольствия, а более трети проводят большую часть времени за этим занятием, которое в целом является самым популярным (Lyons, Jain, Holley 2007). Чтение по работе или учебе — это преобладающая деятельность тех, кто путешествует по делам; они в два раза чаще, чем те, кто просто едет на работу, проводят большую часть времени за чтением,

которое, таким образом, для них является наиболее частым занятием. В отличие от них едущие на отдых люди в два раза чаще смотрят за окно или на людей. На самом деле виды за окном, привлекающие их «туристический взгляд», могут являться частью их отдыха (Urry 2002c). В том, что касается коммуникаций, если 1% пассажиров проводят большую часть времени, разговаривая по телефону или рассылая СМС, то 19% тратят на это некоторую часть времени, когда телефонный разговор/обмен СМС касается личного общения, и 9% — общения по работе. В целом пассажиры не считают, что время в пути — потраченное напрасно; однако чем младше пассажир, тем больше такая вероятность. Интересно, что компания «Virgin» в рекламе своих поездов лондонского метро говорит о том, что они предоставляют пассажирам «ценное время для раздумий» в пути.

Мы также можем узнать, что и сколько сделать во время будущей поездки планируют пассажиры. Тринадцать процентов планируют сделать «много», 41% — «немного», а 47% — «вообще ничего» (Lyons, Jain, Holley 2007). Много планируют заранее пассажиры первого класса (24%), больше, чем все остальные (12%). Те пассажиры, которые считают время в пути потраченным зря, ничего не планируют в два раза чаще (70%), чем те, кто полагает это время очень полезным (31%). Более трети пассажиров берут с собой книгу; более трех четвертей — газету; треть — бумаги по работе и более двух третей — мобильный телефон (см. об «оснащенном ожидании»: Gasparini 1995). Деловые путешественники, скорее всего, возьмут с собой лэптоп, компьютер-«наладонник» или бумаги по работе. Те, кто едет из пригорода на службу, захватят из дому книгу или радиоприемник с наушниками. Едущие на отдых, скорее всего, будут иметь при себе журнал, а с меньшей вероятностью — газету.

Другие исследования показывают, что мобильный телефон оказывается самым полезным устройством для работающих на ходу, так как он обеспечивает связь и с



коллегами, и с клиентами. Более пятой части железнодорожных пассажиров думают, что наличие такого устройства значительно улучшает время, проведенное ими в пути (хотя почти половина других пассажиров, 46%, придерживаются мнения, что электронные устройства никак не скрашивают это время). Деловые люди обычно видят в них чуть больше пользы, чем путешественники в среднем, а едущие на отдых — чуть меньше. Те, кто едет первым классом, чаще других склонны полагать, что подобные электронные устройства дают им возможность использовать время в пути более эффективно (Lyons, Jain, Holley 2007).

Схожее исследование по поводу времени в пути дает нам новые интересные характеристики, касающиеся его растяжения и сжатия в ходе путешествия (см.: Watts 2006). Когда ничего не происходит, о времени говорят, что оно еле тащится или вообще застыло, но другие моменты, когда решается сразу несколько задач, оказываются чрезвычайно интенсивными.

Наконец теперь я обращусь к железнодорожному вокзалу, который в XIX в. в Европе и Северной Америке стал новым видом публичного пространства (наряду с привокзальной гостиницей). В своем обзоре железнодорожной архитектуры Эдвардс утверждает, что «крупная пассажирская станция представляла собой один из важнейших новых типов общественных зданий XIX в. В истории не было аналогий с точки зрения проявленного при их строительстве инженерного мастерства, масштаба передвижения через них людей или их функциональной сложности» (Edwards 1997: ix; они описываются как «соборы» в: Sachs 1992: 162). Сложно даже представить себе, насколько потрясали современников эти постройки из стали, кирпича и стекла в середине-конце XIX в., сравнимые, и то только по величественности и размерам, с церквями и соборами Средневековья.

Но вокзалы были чем-то несравненно большим, чем просто воплощением нового архитектурного стиля, оз-

наменовавшего собой вступление мира в современность (при том, что в этом стиле часто использовались наработки более старых, классического и готического); они в целом сыграли важнейшую роль в реорганизации пространства. Станции часто основывались как транспортные узлы, места стечения путешественников из самых разных населенных пунктов, и они порой становились зародышами крупных или значительных городов. Чикаго обязан своим бурным ростом в конце XIX в. тому, что в нем сходилась 27 железнодорожных веток (и все они заканчивались в этом городе, см.: Richards, Mackenzie 1986: 219). В Великобритании города Кру и Свиндон возникли из пересечения множества веток. Схожие примеры — Найроби в Кении и Владивосток на Дальнем Востоке. Благодаря росту железнодорожных гостиниц в XIX в., в которые получила доступ самая широкая публика, включая и путешествующих женщин, происходило и социальное смешение (Mennell 1985: 158). В XIX в. эти роскошные гостиницы стали местом, где можно было смотреть на других и показывать себя, а не закрытыми частными клубами, как в предыдущий период.

Вокзалы чаще всего располагались на периферии тесно застроенных центральных частей, что провоцировало дальнейший коммерческий рост городов (как в Гренингене), но они сами быстро приобретали среди местного населения славу пристанищ преступников и проституток (как Кингс-кросс в Лондоне). Часто конкуренция между железнодорожными компаниями приводила к появлению сразу нескольких крупных вокзалов в одном большом городе (в Лондоне их было 15, в Москве 9, в Париже 8). Это вело к дальнейшему транспортному развитию — и появлялись новые ветки, железнодорожные, подземные или наземные, соединявшие уже сами вокзалы. Бульвары, связывавшие различные станции, были ключевой чертой плана Османна по перестройке городских артерий Парижа при Второй империи (см. главу 4 выше).

Далее, появлялись и разные типы станций, отражающие различные типы коммуникабельности, которая с ними связывалась: частные станции, станции у ипподромов, портов, фабрик, больниц, школ, аэропортов, молочных ферм, королевских резиденций, угольных шахт, мест паломничества, минеральных вод и морских курортов, сельских достопримечательностей, разных служб, компактных мест проживания работников одной отрасли и т. п. (Richards, Mackenzie 1986: ch. 8).

Также станции и вокзалы, вероятно, сильнее всех других мест, связанных с путешествиями, привлекали внимание авторов фантазий, романов и фильмов. Среди прочих Эмиль Золя, Томас Манн, Марсель Пруст, Лоуренс Даррелл, Артур Конан Дойль, Арнольд Беннет, Ноэл Коуард, Чарльз Диккенс и — наиболее болезненным образом — Лев Толстой (в «Анне Карениной») выбирали местом действия своих классических произведений станции и поезда. Для них это были места неожиданных социальных интеракций, где судьбы людей из самых отдаленных частей порой пересекались ради одной «краткой встречи» перед тем, как персонажи снова двинутся в дальний путь (или домой) (см. Richards, Mackenzie 1986: 360–364 о фильме «Краткие встречи»; также: Carter 2001).

## Заключение

В следующей главе я рассмотрю рост автомобильной системы, который столь катастрофическим образом сказался на железных дорогах. Последние в XIX в., как это уже было показано, положили начало особому вниманию к скорости, расписаниям и новым социальным пространствам. Однако автомобильная система трансформировала концепцию скорости в концепцию удобства. Она предложила способы преодоления общественной

расписанности, позволив автомобилистам разрабатывать собственное расписание своей социальной жизни. И она же породила и многократно воспроизвела широкий спектр других мест, помимо железнодорожного вагона и станции (включая сюда и сам автомобиль как место для проживания). Весь XX в., столетие автомобиля, железные дороги в Северной Америке и Западной Европе просуществовали в тени своего брата, некогда маленького, но ныне обратившегося в очень большого (и скверного).

Что случилось с железнодорожной системой, когда автомобильная так разрослась? Почему она не смогла адаптироваться к конкуренции и оказать сопротивление? Один важный момент состоит в том, то железные дороги обычно организовывались по иерархическому принципу, а часто даже по армейской модели, с униформой, званиями, четким разделением труда и разными уровнями уважения (см. Richards, Mackenzie 1986: ch. 0). Эта иерархичность характерна и для частных компаний, отстроивших первые железные дороги, и для государственных, которые широко распространились в эпоху «организованного капитализма» XX в. (Lash, Urry 1987). Железнодорожные системы были по преимуществу военными машинами и фокусировались на специфической задаче оказания транспортных услуг и в этом качестве оказались малоспособны адаптироваться и коэволюционировать наравне с растущей автомобильной системой (см.: Featherstone, Thrift, Urry 2004).

Мы увидим, что автомобильность имеет черты комплексной и адаптивной системы (см.: Urry 2004). Автомобильная система во многом — это образ жизни, способ организации экономической, социальной и культурной жизни, и лишь частично касается организации перемещения людей. Как мы увидим, это аутопойетическая система, чрезвычайно адаптивная, расширяющаяся и способная доминировать над иными системами за счет постоянной трансформации среды, в которой она опери-

рует. Железная дорога, напротив, была общественной (даже если и принадлежала частным лицам) иерархией, единственным смыслом которой было обеспечение непрерывного движения поездов из пункта А в пункт Б. Это иерархическая, а не комплексная и не адаптивная система.

Однако железнодорожная система все же смогла дать три, хотя и весьма ограниченных, ответа на брошенный ей вызов: ответ через скорость, через неолиберализм и интеграцию транспорта. Первый ответ автомобильной системе состоял в строительстве новых рельсовых путей, пригодных для особых высокоскоростных поездов, делающих всего несколько остановок и поэтому пропускающих многие пункты (Whitelegg, Hultén, Flink 1993). Первой такой высокоскоростной системой стали экспрессы «Шинкансен», впервые запущенные в Японии к Олимпийским играм 1964 г. в Токио, а теперь сконцентрировавшие в себе все усилия железнодорожной системы выиграть гонку на скорость у автомобилей. TGV во Франции и ICE в Германии — это главные примеры того, как Европа пытается выстроить высокоскоростное пространство, основанное на трансевропейской транспортной сети (см.: Richardson, Jensen 2003).

Второй ответ на явный провал государственных железных дорог заключался в обращении к неолиберальным или рыночным способам решения проблем. Упор был сделан на потребительской ориентации; пассажиров в Великобритании называли «потребителями»<sup>123</sup> и стали им предлагать различные пакеты услуг, адаптированные для разных потребительских сегментов общества. Сюда включается и то, что Грэхем назвал «ростом сетевых пространств класса премиум», т. е. предложения, обращенные к очень богатым пассажирам и гарантирующие им изоляцию от широкой «публики» (Graham

<sup>123</sup> Или «клиентами», англ. *customers* — *Прим. пер.*

2004). Станции тоже были реорганизованы в места, где оказывались и другие услуги, социальные, культурные и рознично-торговые. Если раньше вокзал был переходной зоной, которую пассажирам нужно было просто пройти на пути к поезду, теперь он — еще одна городская зона, зона постиндустриального потребления, с переменными функциями и смешанным значением (Edwards 1997: 173).

Третий ответ — это организация интегрированной системы путешествия, в которую составной частью вошли станции и поезда. Автобусы, поезда, метро, монорельсы, велосипеды — все было включено в возрожденную систему общественного транспорта под эгидой того, что Вигар называл «новым реализмом» транспортного планирования (Vigar 2002). Станции превратились в общественные структуры, куда каждый волен зайти, они стали «мостами» между различными частями города. Автобусная система в Куритибе (Бразилия) — это модель такой новой общественной мобилизации.

В следующей главе я продемонстрирую экспансионистский, самоорганизующийся характер автомобильной системы, ответственной за такие серьезные последствия, как трансформация окружающей среды, в рамках которой пытаются выжить общественные системы, три ответа которых на ее вызов пока не смогли лишить превосходства частный автомобиль, мчащийся по публично финансируемым и ремонтируемым дорогам.

## ГЛАВА 6

### ОБЖИВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ И ДОРОГ

*«На самом деле мы говорим только об автомобилях».*

Virginia Woolf, Diary<sup>124</sup>, vol. 3, p. 146

#### Краткая история

В этой главе я проанализирую рост автомобильной системы, который столь катастрофично сказался на судьбе троп, тротуаров и железных дорог. В предыдущей главе мы видели, как железная дорога в XIX в. породила новое явление, а именно интерес к машинной скорости, расписаниям, пунктуальности, «часовому времени» и публичным пространствам. Однако появление автомобильной системы трансформировало концепцию скорости в концепцию удобства. Автомобильность предоставила способ преодоления общественной расписанности, позволив автомобилистам развивать собственное расписание своей социальной жизни. И она же произвела и многократно воспроизвела ряд других мест вне железнодорожного вагона и станции (включая сюда и сам автомобиль как «место обживания»). XX век — столетие автомобиля, по словам Джилроя, — железные дороги в Северной Америке и Западной Европе просуществовали в тени своего брата, некогда маленького, но ныне обратившегося в очень большого (и дурного) (Gilroy 2000: 81). В этой главе будут показаны некоторые изменения, проявившиеся, когда

<sup>124</sup> «Дневник» Вирджинии Вульф. — Прим. пер.

автомобильность стала выстраиваться как аутопойетическая система. Я бы даже мог назвать эту главу «аутопойетическая автомобильность».

Начну я с замечания, что дорогу машине проторил скромный велосипед, и он же обеспечил ей последующее превосходство на тропах и тротуарах, дорогах и скоростных автострадах. Велосипед положил начало «радости свободной мобильности», освободив путешественника от поездов и расписаний и наградив его чувством автономного движения и скорости. Эмиль Золя в «Париже» писал, что велосипед дает «бесконечную надежду, освобождение от всех тягостных пут, движение сквозь пространство» (процитировано в: Sachs 1992: 103). Особенно новое движение на двух колесах одарило чувством скорости, автономии и свободы европейских женщин XIX в. (см. о последствиях для женской одежды: Sachs 1992: 104). Велосипед избавил от расписаний, которые появились на предыдущей фазе, фазе путешествий в каретах. Он вызвал жажду скорости и неограниченного движения, и эта жажда привела к развитию мотогонок и новым рекордам.

Велосипед породил и свои собственные проблемы, которые новая скоростная машина, автомобиль, постепенно решила. Автомобиль, в отличие от велосипеда, можно согреть и герметично закрыть, превратив в «карету с мотором» и тем самым обеспечив защиту от стихий (Sachs 1992: 9; Setright 2003). Впрочем, на первых порах, в конце XIX в., энтузиасты автомобилизма и не осознавали, во что, собственно, выродится их детище. Судьбоносную роль в развитии автомобилизма часто приписывают Берте Бенц, ссылаясь на то, как она в 1885 г. взяла машину мужа из мастерской и проехала на ней к своим родителям, на расстояние приблизительно в 80 км. Говорят, это было первым *социальным* использованием автомобиля потому, что мужчины того времени считали его по преимуществу «скоростной машиной». Ранние автомобили были скорее средством демонстрации свое-



го социального превосходство над другими, нежели средством передвижения, что находило отражение и в их дизайне, особенно самых первых европейских машин (Sachs 1992: 10–11).

С самого начала, и особенно в США, автомобиль был чем-то, чем следует управлять самому, и это правило все чаще подразумевало водителей-женщин, а все реже — услуги профессионального шофера. Машина быстро стала товаром потребления, которым владеют и пользуются частные лица, демонстрирующие свою растущую техническую компетентность, хотя бы только в виде способности переместиться на ней из пункта А в пункт Б. Особенно важны для этой возникающей культуры современных технологий были энтузиасты, которые «возились» (tinkered) с новыми механизмами, приводя машины массового производства в соответствие со своими индивидуальными требованиями (Franz 2005: 10). Эта «возня» вылилась в добавление к конструкции фар, электрического стартера, кузовных деталей, багажника, подушек и печки. Знание того, как «возиться» со своей собственной машиной, вскоре стало важной формой компетентности, которую приобретали даже многие женщины из среднего класса, бросая вызов представлению о «пассивном потребителе». Только позже, в 1920–30 годах, акционирование технологии привело к утверждению заново традиционных гендерных ролей (см. о ранних гендерных функциях автомобиля в Великобритании: O'Connell 1998).

Уже в 1890-х годах существовало три главных способа работы двигателя этих небывалых прежде безлошадных повозок — при помощи бензина, пара и электробатарей, и, следует заметить, последние два в то время были более «эффективны» (Motavalli, 2000: ch. 1; Miller 2000b: 7). Бензиновые двигатели в конце концов победили за счет своих малых размеров, а также и по некоторым случайным причинам, например, благодаря тому, что машина с бензиновым двигателем была одной

из двух, дошедших до конца «состязания безлошадных повозок» в Чикаго в 1896 г. Бензиновая система утвердилась и «заперлась» (locked-in) с появлением первой модели «Т» в 1908 г., почти в то же самое время, что футурист Маринетти возвестил о новой красоте, «красоте скорости» (Platt 2000: 39). Регистрация автомобилей в США за первое десятилетие XX в. подскочила с 8 000 до 500 000. Таким образом, фордистская система производства и потребления утвердилась очень рано.

Таким образом, как описывал Артур, мелкие перемены, случившиеся в одной области в конце XIX в., обернулись необратимыми последствиями для всего XX столетия (Arthur 1994a). Так, автомобильная система, возникшая в период «fin-de-siècle», стала доминировать над всеми альтернативными, хотя они и были в то время более предпочтительными (Motavalli 2000; см. об истории развития источников энергии для движения в: Scharff 1991). Маршрутозависимость машин на бензиновом горючем была «заперта», хотя это запирающее облегчалось массовой политикой корпораций, как, например, в 1932 г., когда «General motors» скупила трамваи, чтобы подавить эту конкурентную отрасль в целом.

Маршрутозависимости стальных бензиновых машин также способствовала экстенсивная государственная политика, следуя которой сначала в Северной Америке, а потом и в Северной Европе массово строили мощные дороги. Хотя автомобили в США бурно развивались с начала века, им особенно некуда было ездить до тех пор, пока страна не покрылась сетью дорог (их строительство началось в 1932 г., но со строительством шоссе между разными штатами тянули до 1956 г.). Дорожное строительство в межвоенной Германии стало особенно важным, только когда национал-социалисты поддержали модель дороги, предназначенную только для автомобилей (Sachs 1992: 12–15; 48–54). Таким образом, можно сказать, что именно благодаря строительству дорог и других инфраструктур каждое национальное государство «формировало воз-

можности и потенциальные параметры социальных и личных взаимоотношений» (Cerny 1990: 194).

Предчувствие экспансии автомобильного трафика и обеспечение условий для него посредством массового дорожного строительства особо заметно в середине прошлого столетия (Cerny 1990: 190–194). Тогда произошло сцепление идеи автомобиля с утопическими представлениями о прогрессе. Безжалостное наступление машин и их господство над иными системами мобильности казалось естественным и неизбежным; считалось, что ничто не должно стоять на пути такой модернизации и мешать развитию их способности убирать ограничения времени и пространства (Sachs 1992: 26–28). На протяжении целого века эта натурализация автомобиля и все более экстенсивное его «запирание» вместе с организациями, необходимыми для его экспансии, поддерживались при помощи новых дискурсов. Эти дискурсы диктовали, что водители должны быть квалифицированы и соответствующим образом обучены и что пешеходы должны вести себя правильно и корректно, чтобы иметь возможность безопасно переходить дороги, несмотря на то, что последние все больше монополизировали машины.

В следующем разделе я рассмотрю некоторые черты системы автомобильности, которые отбросили свою длинную тень на мир в XX и начале XXI в. Нет никаких сомнений, что эта система по-прежнему имеет огромное значение, особенно если учитывать предсказания о том, что километраж автомобильных путешествий с 1990 по 2050 г. утроится, а количество автомобилей к 2030 г. достигнет цифры в 1 миллиард (Hawken, Lovins, Lovins 2000; Motavalli 2000: 20–21). Хорват в 1974 г. объявил, что «автомобиль может оказаться единственным важнейшим достижением американской культуры XX в.» (а мы можем добавить «и всей мировой культуры»: Horvath 1974: 168; см. сравнительное исследование: Kenworthy, Laube 2002)

## Автомобильность и ее самовозрастание

Автомобильная система состоит из ряда компонентов, которые именно в *комбинации* друг с другом производят и воспроизводят ее «специфический характер доминирования», проявлявшийся весь XX в. (см. подробную аргументацию в: Sheller, Urry 2000; Cerny 1990: 189–195). Можно сказать, что автомобиль — это образ жизни, а не только транспортная система для перемещения с места на место. Отличительные черты этой системы делают ее непохожей на все прежние. Во-первых, автомашины в основном производятся ведущими отраслями промышленности и каноническими капиталистическими компаниями XX в. (Ford, General Motors, Volvo, Rolls-Royce, Mercedes, Toyota, Peugeot-Citroen, Volkswagen и др.). За последнее столетие был выпущен миллиард автомобилей, а в настоящее время по миру разъезжает около 500–600 миллионов. Одна страна за другой развивают национальный автопром, при нынешнем очевидном лидерстве Китая. Именно эта отрасль подсказала важные концепции социологии, такие как «фордизм» и «пост-фордизм», ставшие структурообразующими для множества теорий и исследований характера обществ организованного капитализма (см. Lash, Urry 1987, 1994). Автомобильная промышленность и есть капитализм для большей части социологии, хотя странным образом внимание почти целиком было обращено на производство, а не на потребление и использование автомобильности (но см.: Featherstone, Thrift, Urry 2004).

Во-вторых, для большинства семей машина — главный по тратам товар индивидуального потребления сразу же после жилья, и он становится только популярней с каждым новым поколением. Автомобиль является свидетельством взрослости, индикатором гражданской ответственности и базой социальности, деловых знакомств и связей (см. Carrabine, Longhurst 2002). В целом это очень дорогое средство передвижения, учитывая стой-

мость самой машины, ее ремонта, обслуживания, горючего, налогов, аксессуаров, страховки и т. п. Тем не менее это не мешает даже бедным семьям во многих обществах получать доступ к автомобилю, будь то собственный, арендованный или одолженный у кого-то (Miller 2000; Raje 2004; Froud, Johal, Leaver, Williams 2005). Машины служат несоразмерно огромным объектом внимания всех систем уголовного правосудия, как из-за краж их самих и хищений из них, так и из-за новых «преступлений», порождаемых автомобильной системой. Автомобили обеспечивают своим владельцам статус через различные знаковые ценности, включающие «скорость», «дом», «безопасность», «сексуальность», «карьерные достижения», «свободу», «семью», «маскулинность» и даже «наследственные хорошие манеры». Личная машина может стать антропоморфной, получить имя или бунтарские черты, о ней думают, как о «стареющей» элегантно или скверно (см. о множестве кросскультурных вариаций: Miller 2001). В целом существует ряд «автомобильных эмоций», вызываемых владением или обладанием машиной, своеобразная либидная экономика, «в которой некоторые модели вызывают жгучее желание их раздобыть, холить, лелеять, мыть и им поклоняться», а также водить (Sheller 2004a: 225).

В-третьих, автомобильность — это мощный комплекс, образованный огромным количеством технических и социальных взаимосвязей с другими институтами, отраслями промышленности и родственными профессиями (Freund 1993). Автомашина значима не столько сама по себе, сколько благодаря системе ее взаимосвязей. Слейтер утверждает, что «автомобиль так важен не по своим материальным характеристикам, а потому, что в них в его стабильной форме «воплощены» разные системы обеспечения и категории вещей», а это дает специфические возможности, которые автомобиль может передать гибриду машина-водитель (Slater 2001; Dant 2004). Автомобиль связан с лицензирующими органа-

ми, дорожной полицией, переработкой нефти и распределением бензина, дорожным строительством и обслуживанием, гостиницами, станциями техобслуживания и мотелями, автомобильными салонами и ремонтными мастерскими (Dant, Bowles 2003); пригородным жилищным строительством и освоением пустошей, торговыми и досуговыми комплексами, рекламой и маркетингом, городским планированием и архитектурой — все это обеспечивает его бесперебойное движение (см. о взаимосвязях, ставших необходимыми для развития автомагистралей в Великобритании: Merriman 2004). Эти взаимосвязи «запираются» и обеспечивают растущее распространение системы по всему миру. Производство и продажа автомобилей и ассоциированная с ними инфраструктура, товары и услуги приносят гигантские прибыли (см. о росте прибылей: Arthur 1994a, 1994b). «Запирание» означает, что развитие этой системы определяют специфические институты. Такие институты производят долгосрочную необратимость, которая, по мнению Норта, «и легче предсказать, и сложнее обратить вспять» (North 1990). Потребовалась коэволюция и адаптация миллиардов агентов и тысяч организаций, чтобы преобразовать автомобильную систему в подобие вируса, распространяющегося по всему земному шару.

В-четвертых, автомобильность — это господствующая система в сферах развлечения, транспортировки из пригородов к месту работы и проведения отпуска, подчинившая себе все другие, пешеходную, велосипедную, железнодорожную и т. п. (хотя на разных континентах существуют свои вариации, см.: Kenworthy, Laube 2002). Долгосрочная тенденция — это «еще большая монополизация» автомобильности (Horvath 1974: 175). В особенности пешеходы, с их расплывчатыми правилами интеракции и мобильностей, легко уступают жестко контролируемой мобильности машин, которая пока (слава богу!) держит их на одной стороне дороги, в рамках по-

лос, на определенных скоростях и в строгом соответствии с указаниями знаков и т. п. В целом автомобильная система реорганизует время и пространство и определяет, как именно люди договариваются о возможностях и ограничениях касательно работы, семейной жизни, детства, отдыха и развлечений (Horvath 1974; Whitelegg 1997). Эта способность автомобильности переформатировывать публичную и частную жизнь, пространство и время через сложную диалектику свободы/принуждения будет разбираться в следующем разделе.

В-пятых, автомобильная культура стала доминирующей и породила главные дискурсы XX в. вокруг того, что собой представляет хорошая жизнь и что необходимо для того, чтобы быть мобильным современным гражданином. Барт предположил, что автомобиль — это эквивалент готических соборов Средневековья: «высшее достижение эпохи, плод страсти безвестного художника, потребляемое если не лично, то хотя бы в изображении всем населением, которое воспринимает его как чисто магический объект» (Barthes 1972: 88). Эти магические объекты («роллс-ройсы», «мини», «ягуары», «феррари», «мустанги», «мерседесы» и «BMW») особенно подробно исследовались в современной литературе, через различные художественные образы и символы. Здесь можно назвать романы Э.М. Форстера, Вирджинии Вульф, Скотта Фицджеральда, Дафны Дюморье, Джека Керуака, Джона Стейнбека, Дж. Болларда (см.: Bachmair 1991; Graves-Brown 1997; Pearce 2000; Enevold 2000) и фильмы, такие как «Беспечный ездоу», «Алиса здесь больше не живет», «Роллинг Стоун», «Бонни и Клайд», «Исчезающая точка», «Пустоши», «Тельма и Луиза», «Париж, Техас», а также те, в которых были показаны культовые сцены автопогонь и аварий: «Ограбление по-итальянски», «Буллит» или «Столкновение» (Eyerman, Löfgren 1995). Машины можно связать и с научными приметам современности, когда «BMW» описывается как «ДНК автомобильности

нового поколения» (Sheller 2004a: 232). Представление об американском обществе в целом, с его пригородами, мегаполисами и мобильной мотельной культурой, неразделимо переплетено с мужским паттерном современности, основанным на машинах. Это свойственно даже Кубе, с ее потрясающим наследием американских машин 1950-х годов, ставшим центром ее туристической стратегии после 1989 г. (см. об автомобильности и национальной идентичности: Edensor 2004; а также о движении по дорогам и проекции мужской идентичности: Enevold 2000).

В-шестых, автомобильная система приводит к массовому использованию природных ресурсов и гибели и увечьям людей в чрезвычайных масштабах. Транспорт отвечает за треть выбросов CO<sub>2</sub>; в более широком смысле производство и обеспечение движения автомобилей требует исключительного потребления материалов, пространства и энергии. Воздушное, санитарное, социальное, визуальное, звуковое, пространственное и темпоральное загрязнения — все они уходят корнями в автомобильную систему, также играющую критически важную роль в развязывании войн (Whitelegg 1997; Adams 1999). Автомобильная система имеет свою собственную «негативность», она вызывает смерть и увечья в масштабах, выше любой другой предшествующей системы мобильности. В романе и фильме «Столкновение» ярко показано, какие драматически быстрые смерти и травмы неизбежно производит эта система. По всему миру это — 1,2 миллиона смертей и 20–50 миллионов травм ежегодно. Глобальные материальные потери от автоаварий составляют около 518 миллионов долларов. Аварии — нормальный и предсказуемый результат деятельности автомобильной системы, хотя их обычно считают «случайностями», абберациями, а не «нормальными» чертами того, что Бекман называет «обществом авто-риска» (Beckmann 2001; Featherstone 2004: 3–4; Perrow 1999).



И в-седьмых, уже сам термин «автомобильность» включает в себя смешение человеческой самостоятельно мыслящей личности, как в слове «автобиография», и объектов, или машин, которые обладают способностью к движению, как в слове «автомат». Это двойное значение словесного элемента «авто» прекрасно демонстрирует, что «машина-водитель» является гибридной сборкой человеческих знаний и воли, а также машин, дорог, строений и указателей (Thrift 1996: 282–84; Dant 2004). «Авто»-мобильность, таким образом, заключается в сочетании автономных человеческих существ и машин, способных к автономному движению по маршрутным тропам, дорожным полосам, улицам и магистралям любого общества. Автомобильность — это самоорганизующаяся, аутопойетическая нелинейная система, которая распространяет по всему миру машины, водителей, дороги, бензозаправки и многие другие прежде не существовавшие объекты, технологии и знаки (Carra 1996, 2002; Prigogine 1997; Urry 2003). Эта система генерирует предпосылки для собственного самовозрастания (Luhmann 1995).

В следующем разделе будет показано, как автомобильная система производит то, что используется как единый блок благодаря возможности самовоспроизводства. Автомобильность, в частности, преобразует пространство-время посредством характерной комбинации принуждения и гибкости (*coercion and flexibility*). Преобразование пространства-времени порождает нужду в большем числе автомобилей и дальнейшей экспансии системы. Именно это преобразование пространства-времени обеспечивает автомобильности самовозрастание. Социальная жизнь необратимо запирается в том режиме мобильности, который система одновременно и порождает, и обеспечивает его употребление через дальнейшую экспансию и трансформацию пространства-времени.

## **Автомобильность и пространство-время**

Итак, мы можем сказать, что автомобильность изначально не была социально необходимой, а ее развитие — неизбежным, однако, едва она утвердилась, от нее уже невозможно избавиться. Это происходит потому, что автомобиль одновременно невообразимо гибок и полностью принудителен.

Автомобильность — источник свободы, «свободы дороги». Ее гибкость частично объяснима тем, что машина ожидает, будто «постоянный резерв» непосредственно под рукой, как выразился Хайдеггер об авиалайнере на взлетной полосе (Heidegger 1993: 322). Но машина еще гибче самолета, потому что позволяет большинству водителей просто сесть и поехать, без каких-либо разрешений, билетов или компетентного одобрения других. Она готова сорваться с места и тем самым дает людям возможность путешествовать в любое время, в любом направлении по комплексным системам дорог, которые ныне соединяют большинство частных домов, мест работы и отдыха (и оплачиваются из общественных денег). По одному британскому исследованию, 95% опрошенных согласились с утверждением, что «вождение дает мне свободу ехать, куда и когда мне угодно» (Stradling, Meadows, Beatty 2002: 5). Машина расширяет возможности перемещения и, следовательно, возможности вообще что-либо делать. Большая часть «социальной жизни» непредставима без той гибкости, которую дают людям машины, без их 24-часовой доступности. На автомобиле можно выехать поздно, не заботиться о пересадках и вообще путешествовать относительно вне времени. Таким образом, автомобильность необратимо создает новые гибкие виды социальности, достижения места работы, семейной жизни, общины, отдыха, развлечений на ходу и т. п. Рост автомобильности изначально подразумевает новые виды движения, а не только историческое за-

мещение общественного транспорта частной машиной (Vigar 2002: 12; Adams 1999). Бегг, глава британского Центра интеграции транспорта приходит к выводу, что «большая часть автомобильных поездок невозможна на общественном транспорте. Сама гибкость автомашины поощряет дополнительные путешествия» (процитировано в: Stradling, Meadows, Beatty 2002: 2).

Бесшовность, беспересадочность автомобильной поездки делает прочие виды транспорта жесткими и фрагментированными. Так называемый общественный транспорт редко обеспечивает подобную непрерывность (если не учитывать авиапассажиров первого класса, которых везут на лимузине в аэропорт и из него). Существует множество разрывов между различными механизированными средствами общественного транспорта. Эти «дыры» в полу-публичном пространстве — источники неудобства, опасности и неопределенности, особенно для женщин, детей и пожилых людей, инвалидов, тех, кто может стать объектом атаки расистов и т. п. (Raje 2004).

Но гибкость автомашины на самом деле неизбежна с точки зрения автомобильности. Сама «структура автопространства» (Freund 1993; Kunstler 1994) или то, что Хорват называет «машинным пространством» или «автомобильной территорией» (Horvath 1974), вынуждает людей распределять свои мобильности и социальности весьма сложными и гетерогенными способами, и на очень большие расстояния. Автомобильная система трансформировала время и пространство, «развязав» зоны дома, работы, дел и отдыха, которые исторически были тесно интегрированы. Автомобильность отдалила работу от дома и породила долгие поездки на службу и обратно, по городу и за его пределы. Она разнесла друг от друга жилые и деловые кварталы, сокрушив местные пункты розничной торговли, до которых каждый мог дойти или доехать на велосипеде, подточила городские центры, проела себе путь на не-автомобильные

тропы и в публичные пространства. Она отделила дома от досуговых зон, которые теперь стали доступны лишь посредством моторизированного транспорта. Семьи разбиты, потому что их члены живут далеко друг от друга, и чтобы периодически встречаться, им надо совершать комплексные путешествия. Автомашины — основной «компонент удобства» современного общества, компонент, который сам же и создает эти столь комплексные, мучительные схемы социальной жизни, по крайней мере для тех, у кого есть автомобили; они эту комплексность и порождают.

Автомобильность, таким образом, принуждает людей интенсивно адаптироваться. Она заставляет их забавляться крошечными фрагментами времени, необходимыми для того, чтобы преодолеть те темпоральные и пространственные ограничения, которые она же и произвела на свет. Автомобильность — это чудовище Франкенштейна, открывающее индивиду путь в царство свободы и гибкости, что придает обживанию машины позитивный смысл, но при этом вынуждает «потребителей» всю жизнь проводить в растянутом пространстве и сжатом времени. Автомашина, можно сказать, это и есть «железная клетка» современности по Веберу, моторизованная, приватизированная и движущаяся. Люди смиряются с дорожными пробками и толчеей, неопределенностью времени и опасной для здоровья городской средой только ради того, чтобы оказаться внутри такой домашней, удобной, движущейся капсулы, своего рода железного пузыря.

Ключевым процессом здесь был переход от «часового времени» к «моментальному» (*instantaneous*). В предыдущей главе я уже рассказал о возникновении «часового времени». Этот паттерн пока еще не полностью исчез, но его все больше заменяет представление о времени как о текущем, относящемся только к настоящему мгновению (то, что Кастельс называет «безвременным временем»: Castells 1996). Этот темпоральный режим частично по-

рождается следующими процессами: информационными и коммуникационными переменами, основанными на времени наносекунд; технологическими и организационными переменами, стирающими различие между днем и ночью, буднями и выходными, домом и работой, работой и развлечением; растущей легкостью уничтожения продуктов, мест и изображений «одноразового общества»; все большей эфемерностью моды, товаров, трудовых процессов, идей и образов; повышением «временности» продуктов, работ, карьер, ценностей и личных отношений; распространением круглосуточной торговли; невероятным увеличением доступности продуктов, произведенных самыми разными обществами, в результате чего можно одновременно потреблять самые разные стили и моды; а также ускорением «ритма жизни» (Urry 2000: ch. 5).

Однако «моментальное» время также означает десинхронизацию пространственно-временных маршрутных троп. Личное время одного человека все больше расходится с личным временем другого, если не на целые сутки, то на многие часы. Человеческая деятельность все менее структурируется коллективно, по мере того, как схемы массового потребления заменяются более вариативными и сегментированными схемами. Десинхронизация пространства-времени проявляется, например: в растущем значении «перекусов» на основе фаст-фуда, заменяющих фиксированную по времени трапезу в кругу семьи или сотрудников, происходящую всегда в одном месте (Ritzer 1992); в росте числа «свободных и независимых путешественников», которые особенно сопротивляются массовому групповому туризму, который требует, чтобы все были заняты чем-то одним в строго определенное время; в широком распространении «скользящего графика», при котором работники одной группы начинают и заканчивают в разное время; в распространении VCR/цифрового телевидения, дающего возможность записать, сохранить и посмотреть

программу позже, — в результате чего для общего семейного просмотра остается все меньше возможностей; а также в пересаживании с поездов и автобусов на личные автомобили, как на доминирующее средство передвижения. Автомобильность играет главную роль в этом переходе на индивидуальное расписание, произвольно комбинирующее множество мгновений или фрагментов времени. Водитель машины пребывает скорее в своем «мгновенном времени», нежели в официальном «часовом», основанном на общественных расписаниях и станционных часах.

Уже в 1902 г. один автомобилист отметил, что машина переносит его в новую темпоральность: «Путешествие — это настоящая свобода деятельности, а поезд обрекает вас на пассивность... железная дорога впикивает вас в свое расписание» (процитировано в: Morse 1998: 117), так как часовое время железнодорожного расписания современной эпохи «запирает человека в клетку» (Sachs 1992: 93). Напротив, автомобильная система дает освобождение от подобных ограничений; как выразился в 1974 г. президент Немецкой ассоциации автомобильной промышленности, «Автомобиль — это еще одна частичка свободы» (процитировано в: Sachs 1992: 97). Люди по всему свету живут через машины и через их гибкую свободу, как безжизненные пейзажи американских пустынь проживаются через пересечение их на автомобиле по личной «траектории» (Baudrillard 1988). Пустыня — это метафора бесконечной загробной жизни, первобытного общества будущего, стершего прошлое, а также триумфа «моментального времени» (Baudrillard 1988: 6).

Итак, автомобиль можно связать с растущим значением персонализированной, субъективной темпоральности и рефлексивного наблюдения менее структурированной личности, о которой говорят Гидденс и многие другие. Люди, утверждал Гидденс, пытаются сохранить «связные, однако постоянно пересматриваемые нарративы... в контексте множественности выбора, отфильтрованного

абстрактными системами» (Giddens 1991: 6). И, возможно, наиболее важной из этих абстрактных систем является автомобильная. Таким образом, люди формируют комплексные хрупкие и случайные паттерны социальной жизни, поддерживающие самостоятельно созданные нарративы их рефлексирующей личности. Автомобильность вынуждает людей забавляться фрагментами, обрывками времени и деятельности. В действительности же она вызывает жажду гибкости и разнообразной деятельности совместно с друзьями, семьей и сотрудниками, часто находящимися на далеком расстоянии, — и парадоксальным образом, только автомобиль и способен утолять эту жажду в большинстве обществ мира (это характерно и для развивающихся обществ, как показано в: Miller 2000). Подобная гибкость значит, что персональное время десинхронизировано от других и больше не следует общественному расписанию. Пространственное движение синхронизировано разве только с ритмами трафика.

В более широком смысле, «современные городские ландшафты были созданы для насаждения автомобильности и для дискредитации прочих форм человеческого движения... Движение между частными мирами происходит только на машине, проносящейся через мертвые публичные пространства» (Freund 1993: 119). В самом деле, большую часть земного шара занимают такие мертвые зоны «только-для-автомобилей», «не-места» суперсовременности, по словам Оже (Augé 1995; но см. также: Merriman 2004). Примерно четверть всей земли в Лондоне и около половины в Лос-Анджелесе передана этим зонам «только-для-автомобилей», как и большие сегменты городов в развивающихся обществах. Как поет Джони Митчелл: «Они замостили рай и построили парковку» (Big Yellow Taxi, альбом: Joni Mitchell «Ladies of the Canyon», май 1970). Учитывая, что большую часть времени машины стоят на месте, им нужно две или больше парковок — одна дома, другая у работы (плюс, может быть, третья у развлекательного центра). Такое исполь-

зование земли — чрезвычайная расточительность, ведь единственными обитателями парковки являются машины (и автомобильные воришки, конечно).

Эти специализированные пространства-время спациально и темпорально доминируют над окружающими их средами, преображая все видимое, слышимое, обоняемое и ощущаемое на вкус (см. красноречивый рассказ об этом в романе «Свинцовый город»: Platt 2000). Это — места мобильности, от которых, как я покажу в следующем разделе, все более отлучены водители. Хорват называет их «экологически мертвыми или умирающими» местами (Horvath 1974: 184). Они представляют победу современной текучести над более старыми представлениями о том, какой должна быть «городская» жизнь, — и возможно, ее лучше всего олицетворяет американский мотель. Клиффорд замечает, что «в мотеле нет настоящей прихожей, он вплетен в дорожную сеть — скорее как передаточная станция или узел, нежели как место встречи когерентных культурных субъектов» (что, по его мнению, характерно для гостиниц: Clifford 1997: 32). Мотели, как уже отмечалось выше, увековечивают только движение, скорость и непрерывную циркуляцию (Morris 1988: 3, 5). Это «ощущение одинаковости и безместности» сопровождается «социальной перестройкой пространства, которая способствует дальнейшей автозависимости и прячет любую реальную альтернативу автомобильности» (Freund 1993: 11). Морс описывает автомагистраль не как место, а как вектор, направление, как «промежуточность», где все измеряется минутами, а не милями (Morse 1998). В «Свинцовом городе» описывается автомобильная среда шоссе A40 в западном Лондоне и ее разрушительное воздействие на тех несчастных, которые пытаются жить посреди потоков трафика, пронсящих прямо у их домов (см.: Platt 2000). Эти дома, по мере того, как они попадают под влияние безжалостной автомобильной системы, становится все труднее продать. Что ведет к предсказанному Корбюзье,



и, по его мнению, неизбежному эффекту трафика: дороги монополизированы машинами (Platt 2000: 183).

Эти машины демонстрируют ошеломляющий уровень линейного социального порядка. Трафик, согласно этнометодологу Линчу, — необыкновенно «стандартизированный, предсказуемый и повторяемый порядок вещей, и этот порядок независим от конкретного легиона водителей, чьи совместные действия его образуют» (Lynch 1993: 155; см. также: Laurier 2004). Подобное упорядочивание требует «общества», основанного на вере в то, что совершенно незнакомые друг с другом люди способны следовать общим правилам, коммуницировать через общий набор зрительных и слуховых сигналов и взаимодействовать, даже не встречаясь глазами в стандартном пространстве, доступном для всех моторизованных «граждан дороги» (Lynch 1993). Это — пример несфокусированной интеракции по Гофману, зависящей от мимолетного взгляда (Goffman 1963).

В этой линейной системе водители освобождаются от необходимости выполнять нормальные правила этикета и интеракции лицом к лицу с другими на дороге. Лефевр утверждает, что водитель «озабочен только тем, чтобы доехать, куда ему нужно, и видит лишь то, что ему нужно для достижения этой цели» (Lefebvre 1991: 313). В подобном однозначном стремлении водитель сталкивается с «ландшафтами задач» Других (пешеходов, детей, идущих в школу, почтальонов, мусорщиков, фермеров, животных и т. п.), чья будничная деятельность является помехой для высокоскоростного трафика, безжалостно прорезающего тропы более медленного движения и кромсающего на части жилища. На самом деле, Адорно писал об этом уже в 1942 г.: «И какого водителя хоть раз не посещает соблазн, вызываемый одной только мощью двигателя его экипажа, смести прочь всех этих уличных муравьев — пешеходов, детей, велосипедистов?» (Adorno 1974: 40). Места слияния, кольцевые развязки и съезды с магистралей — это моменты тщательно

прописанного меж-автомобильного взаимодействия, в котором безмашинный пользователь дороги представляет помеху стремлению гибрида «машина-водитель» вернуться к нормальной крейсерской скорости, которую необходимо поддерживать, чтобы вовремя выполнить все намеченные многочисленные задачи этого дня. На большинстве мировых дорог «обживаться» значит вступить в мир анонимных машин, призраков, движущихся слишком быстро для того, чтобы узнать их напрямую или даже хорошенько разглядеть (но см. по поводу дорог в Индии: Edensor 2004).

Таким образом, индивидуализированное желание частной гибкости, в противоположность общественному расписанию железной дороги, породило автомобильную систему, которая произвела экстенсивную десинхронизацию пространства-времени. С этой десинхронизацией может совладать только дальнейшее распространение автомобилей и особенно пространств, к которым все с большей исключительностью имеют доступ автомобили, что Иллич еще в 1974 г. называл «радикальной монополией» (Illich 1974: 45; Sachs 1992: 192). Такая система на сегодняшний момент — единственное решение тех проблем, которые машины в своей массе и создали. Далее, по мере того, как дороги прекращают быть привилегией богатых и по ним начинают ездить миллионы людей даже с самым скромным доходом, по крайней мере в богатых обществах, эти дороги все сильнее забиваются и становятся наиболее опасными местами на земле (отнимающими более миллиона жизней в год). Это — «поля смерти» обществ поздней современности. Чтобы в подобных местах защитить водителей и пассажиров от риска и смерти, автомобили сами трансформируются в места безопасного проживания. Комфорт и развлечения компенсируют неприятности долгих поездок, с неизбежными задержками и пробками. Автомобиль как место безопасности, эмоций и проживания анализируется в следующем разделе.

## Пригодность для проживания

Используя термин «пригодность для проживания» (dwellingness), я приблизительно связываю свою аргументацию с концепциями Хайдеггера (Heidegger 1993: 347–363). Он проводил различие между водителем грузовика, обживающим (inhabiting) шоссе, и человеком, проживающим (dwelling) в своем доме. Развивая дальше эту типологию, я предполагаю, что дорога и особенно автомобиль все больше становятся местами, пригодными для проживания, т. е. разделяющими, по крайней мере, некоторые черты с проживанием в домах по Хайдеггеру (см. подробнее Urry 2000). Я предполагаю, что существует четыре режима проживания, связанные с автомобилем, которые я называю «обживание грунтовой дороги», «обживание мощеной дороги», «обживание автомобиля», «обживание умного автомобиля». Я кратко рассмотрю первые три режима, а затем в главе 13 проанализирую четвертый в контексте альтернативных мобильностей будущего. Все эти режимы подразумевают распространение движения навстречу и во благо «сидячего общества» (sitting society) и своего рода пригодность для сидячего проживания, которая частично обсуждалась в главе 4.

Первый режим — обживание грунтовых дорог в начале XX в. Я уже отмечал значение «возни» энтузиастов с автомобилями для их подлаживания к неровным, покрытым грязью, грунтовым пространствам, по которым им приходилось ездить (Franz 2005). Большинство машин были открытыми, так что ничто не отделяло от видов, запахов и звуков дороги. Шоферы и пассажиры обживали грунтовые дороги и места, через которые они проезжали. Автомобили были частично сконструированы, а частично подлажены к тому, что мы можем, вслед за Хайдеггером, назвать формами bauen, т. е. «строительства» (Heidegger 1993: 348). В своем строительстве и проживании многие мужчины видят в автомобилях только скоростные машины и гораздо реже — регуляр-

ную основу для того, чтобы добраться до работы или даже для ведения социальную жизнь. Все были чрезвычайно увлечены созданием автомобиля для установления рекордов скорости, особенно с того момента, как эти рекорды можно было фиксировать при помощи становящихся все более точными карманных часов. Зомбарт называет эту эпоху «веком рекордов» (Sachs 1992: 119). Автомобиль создавался как скоростная машина, позволяющая богатым людям путешествовать быстрее; большинство автомобилистов описывали свои переживания мистическими терминами, как будто их опыт выражал некие внутренние силы природы. Писатель Фильсон Янг дает такое чувственное описание вождения гоночного автомобиля: «Я думаю, это сочетание напряженной скорости с ощущением мелкости, легкости, отзывчивости той вещи, что несет тебя, обрушивая на твое тело атмосферу, а землю — на твое зрение» (процитировано в: Liniado 1996: 7). Обрушивание атмосферы объясняется отсутствием разделения между автомобилем и окружающей средой. Возможность подобного проживания по-прежнему присуща открытой спортивной машине и мотоциклу. Как писал Пирсиг о последнем, «Ты с ним в полном контакте. Ты — на сцене, ты больше не зритель, и это чувство присутствия ошеломляет» (Pirsig 1974: 4).

Вторая стадия — «обживание мощеных дорог». Пока водитель все еще остается частью природной среды, через которую движется автомобиль, и технологии обособления развиты не полностью. Водитель обживает мощеные дороги и не отсечен от передаваемых ими ощущений. В межвоенной Англии особенно значимым было понятие «открытой дороги» и медленного мототура (motor-touring). Мототур воспринимался как путешествие по обыденной жизни и истории земли. По мере того, как росло число машиновладельцев, все больший акцент делался на медленных радостях. Неспешно ехать, озирая окрестности, останавливаться, выбирать более длинный маршрут, выделять процесс, а не конечный

пункт, — все это стало частью искусства медленного мототура. Фильсон Янг писал о том, как «дорога нас освобождает... она позволяет нам самим выбирать, как быстро и как далеко ехать, задерживаться там, где мы хотим и насколько угодно» (процитировано в: Liniado 1996: 10). Эта новая спациальная практика облегчалась организационными инновациями, частично перенятыми у велоклубов. Именно последние «вымостили» путь для межвоенной трансформации автомашины, от чужеродной угрозы до «естественной» части сельского пейзажа. Лайт отмечает, что «футуристический символ скорости и эротического динамизма — автомашина — [была обращена] в “Morris Minor”<sup>125</sup>» именно в межвоенные годы (Light 1991: 214; O’Connell 1998). В этот период поездка на автомобиле для удовольствия стала очевидно «естественным», но, как выяснилось позже, судьбоносным способом передвижения по сельской местности и знакомства с ней (см. о культуре развлечений в Германии: Koshar 2002: 216–217).

В Соединенных Штатах машиновладение настолько «демократизировалось», что даже выселенные из своих домов во время Великой Депрессии люди путешествовали на собственных автомобилях или грузовиках (Graves-Brown 1997: 68; Wilson 1992: ch. 1). Само по себе движение было мерой надежды; дорога, казалось, предлагает новые возможности работы, приключения, любви. «Гроздь гнева» рассказывают историю надежды и возможности во время путешествия по, вероятно, самой культовой из дорог, шоссе № 66, могучему символу движения и (мужской) свободы (Enevold 2000: 410; Eyerman, Löfgren 1995: 57). Вплоть до Второй мировой войны автомобильность заключалась в том, что мужчины и порой члены их семьи «обживали дороги».

<sup>125</sup> Британская малолитражная бюджетная машина, очень популярная среди среднего класса. Первая модель была продемонстрирована в 1948 г. — *Прим. пер.*

Третья стадия началась с межвоенного и особенно послевоенного массового переселения в пригородные дома в Северной Америке, а потом и в Западной Европе. Эта пригородная схема была основана на наличии более просторного, чем раньше, жилья со своим садом, множестве домашних приспособлений для «жены» и автомобиле, дававшем возможность «мужу» ездить далеко на работу. Это привело к «синдрому авто-расползания» и тем самым к полной зависимости от машины тех, кто поселился в этих зонах. Программа массивного дорожного строительства, начавшаяся в США в 1952 г., была задумана как важная демократическая мера. На этой стадии водитель на Западе начал «проживать-в-машине», а не на дороге. Поселившиеся в машине теперь могли воспрепятствовать проникновению внутрь запахов и звуков с дороги; таким образом, «из окна машины ты все видишь как будто на экране телевизора. Ты — пассивный наблюдатель» (Pirsig 1974: 4). Водитель окружен разными регулирующими устройствами, которые позволяют симулировать домашний комфорт, и автомобиль становится «домом-вне-дома» (home-from-home), гибко и рискованно движущимся в чужой и опасной среде. Как написал один из корреспондентов исследователю Буллу, «Машина — это в некоторой степени убежище... хотя люди и могут видеть меня внутри... это почти что мой собственный мир (Bull 2004: 247). Машина — это святилище, зона защиты, хотя и очень хрупкая, нечто между человеком и опасным миром чужих машин, а также между пунктом отбытия и назначения. Согласно одному многолетнему датскому исследованию, машина перестает быть источником радости (Beckmann 2001: 204).

Водитель пристегнут к комфортабельному, хотя и стесняющему движения креслу и окружен микроэлектронными источниками информации, контрольными приборами и средствами развлечения, — это то, что Реймонд Уильямс называет «мобильной приватизацией» (см.: Pinkney 1991: 55). В брошюре от Форда от 1949 г.

заявлялось, что «Ford 49» — это гостиная на колесах (Marsh, Collett, 1986: 11), жилой автоприцеп (camper) VW описывался как «комната с видом», а в рекламе «Lexus IS200» утверждается, что «Чувствуешь себя, как внутри» (Sheller 2004a: 224). Автомобиль — это помещение, стимулирующее особые чувства и эмоции. Водитель внутри почти не испытывает кинестетических ощущений. Поэтому, хотя автомобильность и является системой мобильности, она требует минимального движения от человека, как только он оказывается пристегнутым в водительском кресле (это и есть крайняя степень проявления «сидячего общества»). Глаза должны быть постоянно настороже, руки и ноги готовы к маневру, тело зафиксировано в одной позе, световые и звуковые сигналы, приходящие от других, дают водителю знать, когда он должен немедленно произвести какое-то действие. Трафик диктует, как каждая машина должна ехать, задает ее скорость, направление, полосу и т. п. Тело водителя само по себе фрагментировано и подчинено машине, глаза, уши, руки, ноги — все обучены мгновенно и правильно реагировать, а желание вытянуться, сменить позу, подремать и поглядеть вокруг подавляется (см. о том, чему обучалось и что интериоризировало «водящее тело» в Великобритании 1960-х: Merriman 2004).

Итак, мы должны рассматривать автомобиль как продолжение тела водителя, создающее новые субъективности, организуемые вокруг этого вышколенного «водящего тела» (см.: Freund 1993: 99; Hawkins 1986; Morse 1998). Уже в 1930-х годах один калифорнийский городской планировщик объявил, что «можно сказать — жители Южной Калифорнии добавили колеса к своей автономии» (процитировано в: Flink 1988: 143). Машины можно спроектировать и как продолжение чувств, чтобы водитель смог ощущать ее контуры, форму и отношения со всем миром вовне ее металлической кожи. Как описывал Иде, «опытный водитель, паркуясь параллельно, почти не нуждается в визуальных сигналах для того,

чтобы втиснуться в узкое пространство, — он «чувствует» машину как расширение самого себя, как будто машина становится симбиотическим продолжением его тела» (Ihde 1974: 272). Реклама «BMW 733i» обещала «интеграцию человека и машины... почти полное единение с автомобилем» (процитировано в: Hawkins 1986: 67).

Машинная гибридизация водителя затрагивает глубочайшие слои психики. Развивается особая либидная структура, через которую субъективные чувства обращаются на машину как на чрезвычайно мощный и мобильный объект, и происходит то, что Шеллер называет соединением движения и эмоции (motion and emotion) (Sheller 2004a: 226). Это — сексуализация машины как расширение чувств водителя, переносимых, с одной стороны, на суперскоростные спортивные автомобили, а с другой — на сверхдоминантный «Хаммер». Автомобиль представляется как часть специфически мужского эго водителя, нечто связанное с компетенцией, мощностью и мастерством (что бесстыдно эксплуатируют авторы рекламы). Вокруг машины разыгрываются различные ритуалы «взросления», и автомобильный секс становится элементом фантазий повсюду, от музыкальных видеоклипов до «культуры столкновения» (см.: Ballard 1995). Автомобиль одновременно внушает чувство всемогущества и подпитывает глубочайшие тревоги человека, от страха аварии и смерти до глубочайшей фрустрации при мысли оказаться в одном ряду за медленной машиной, застрять и потерять пару бесценных минут.

Тело машины продолжает человеческое тело, обволакивая тонкую, мягкую и уязвимую человеческую кожу новой металлической, которую, однако, можно поцарапать, смять и порвать при столкновении с другими машинами (см. о «культуре автомобильных столкновений»: Brottman 2001). Внутри личного кокона из стекла и металла сильные чувства порой проявляются в формах, неприемлемых в других обстоятельствах. Порой на первый план выходит особое «дорожное бе-



шенство», состоящее из агрессии, состязательности и скорости, хотя автомобильность всегда полисемична и побуждает человека как к осторожности, взвешенности решений и вежливости, так и к возбуждению и наслаждению скоростью и опасностью (Michael 1998: 133). Гибрид водитель-машина, скрывающийся за стальной кожей, на первый взгляд такой жесткой, но очень легко сминаемой, состоит из множества скриптов и, соответственно, множества различных элементов. Согласно выводам разных ассоциаций автомобилистов, водитель, заболевший «дорожным бешенством», не излечивается сменой гибрида водитель-машина, а только сменой патологического «дорожно-бешеного» человека (аналогично псевдо-патологии «пьяного водителя», см.: Hawkins 1986: 70–71). Однако ассоциации автомобилистов не предлагают трансформировать гибрид, например оснастить его длинными иглами, торчащими из руля и направленными в сердце водителя. Хотя трансформированный таким образом гибрид наверняка перестанет впадать в «бешенство» или в алкогольную «патологию» (см.: Adams 1995: 155)!

Помимо прочего, эта стальная кожа обеспечивает среду, вполне пригодную для коммуникабельности. Водитель контролирует социальную смесь в своей машине так же, как домовладелец обычно способен контролировать тех, кто пришел к нему в гости. Машина — это «дом-вне-дома», место для рабочих, семейных, романтических, каникулярных, дружеских, преступных, выдуманных и прочих дел и отношений (хотя большинство поездок на самом деле совершается в одиночку). Некоторые авторы утверждают, что автомобиль иногда вполне благотворно влияет на некоторые виды коммуникабельности, особенно на связанные с развлечениями (см.: Löfgren 1999). В отличие от «общественного» транспорта, в автомобиле легче установить домашний режим проживания и тогда он может использоваться для того, чтобы кого-нибудь подвозить. Уолтер указывает, что

главное в понимании использования автомобиля — это то, что он часто служит для перевозки подарков друзьям и членам семьи (Walter 1981). Также, благодаря связи автомашины и мобильных средств коммуникации, автомобиль все больше становится кабинетом и местом для решения множественных задач. Лорьер приводит примеры кабинетной работы в пути, включая разбор бумаг, диктовку писем, назначение деловых встреч, поддержку связей и подготовку конференций (Laurier 2004: 264).

Немаловажным для проживания в автомашине является ее звуковой ландшафт (soundscape) — радиотехнологии, кассетные проигрыватели и CD-плееры обеспечивают наполнение музыкой этого мобильного дома. Двадцатый век был не только веком автомобиля, но и веком звуковоспроизведения (Bull 2004: 247). Радио связывает «дом» автомашины с внешним миром, обеспечивает своеобразное мобильное присутствие. Погружение в звуки в автомобиле удастся даже лучше, чем в обычном доме, так как радиоголоса (и голоса в мобильном телефоне с громкоговорителем) и музыка звучат буквально вокруг, непосредственно в салоне, движутся вместе с водителем во время его путешествия по одному из самых опасных мест на планете. Вот как многие, отвечавшие на анкету Булла, описывают это: «Мне в машине одиноко. Люблю включать музыку»; «Я чувствую себя расслабленным, нажимаю на кнопку радио, включаю зажигание и отправляюсь в путь»; «Я — в герметичном, компактном помещении... Мне нравится включать звук на полную громкость, чтобы гремело повсюду» (Bull 2004: 246–247). Музыка и голоса заполняют пространство и заменяют прочие формы социальности и жизни, особенно учитывая, что 75% автомобильных поездок в Соединенных Штатах происходит в одиночку (US Census 2000, [www.grist.org/news/daily/2003/06/17](http://www.grist.org/news/daily/2003/06/17)). Быть в машине значит обживать место звука и гибридизироваться с технологиями, дающими подключение к людям внешнего мира, равно как к их воспоминаниям и мечтам (см. о чувствах

домашнего уюта и принадлежности к нации, которые можно испытать в дороге: Pearce 2000).

Итак, это концентрированный режим современного проживания (dwelling). Водитель, двигаясь на большой скорости, теряет способность воспринимать детали местности, не говоря уж о разговорах с незнакомцами, изучении местного образа жизни, ауры места. Виды, звуки, вкусовые, обонятельные и температурные ощущения сокращаются до двухмерных картинок через ветровое стекло и зеркало заднего обзора, и восприятие мира через экран становится доминирующим способом современного проживания. Все, что находится за ветровым стеклом, — это эмоциональный Другой, которого можно держать на расстоянии благодаря приватизируемым технологиям, имеющимся в каждой машине. Теоретически, эти технологии должны обеспечивать приток необходимой информации, относительно безопасную среду, высококачественный звук и все более изощренные системы наблюдения. Они позволяют гибриду водитель-машина существовать в условиях повышенного риска на скоростных трассах (а дороги становятся все более опасными по мере сокращения места, выделяемого на каждую машину). А так как автомобили проникли в практически все возможные среды, то люди воспринимают эти среды не иначе как через ветровое стекло, оставляя улицы и площади всемогущим металлическим «железным клеткам».

### Авто-политика

Автомобильность как система настолько повсеместна, что возникает предположение: гражданское общество в большинстве стран сейчас концептуализируется как гражданское общество «автоводителей» и «автопассажиров». Черни пишет, что «автомашина как сцепка (pexus) публичного и частного — это не что-то исключительное, это характерный парадокс гражданского общества се-

годняшнего мира» (Cerny 1990). Итак, больше нет гражданского общества отдельных человеческих субъектов, автономных от заповивших все автомобилей. Гибрид водитель-машина в нормальных условиях не представляет собой ничего исключительного, так как гражданские общества организуются вокруг подобных гибридов. А автомобилизированное гражданское общество почти наверняка — одно из самых неравноправных, с какими мы только сталкивались до сих пор (Sheller, Urry 2003).

Однако подобное гражданское общество за последние сорок лет стало предметом бурных споров (см.: Böhm, Jones, Land, Paterson 2006). Его мобилизация на основе автомобильности начинается с защиты потребителей. В Соединенных Штатах адвокаты, такие как Ральф Надер, буквально представляли «интересы общества», требуя безопасности автомобиля, безопасности дорог, «lemon laws»<sup>126</sup> для защиты потребителей от недобросовестных продавцов машин и единых стандартов для всей индустрии по отзыву дефектных моделей и назначению справедливой цены (Nader 1965). Нефтяной кризис 1970-х спровоцировал общественный интерес к потреблению энергии и вызвал массовые требования сделать машины более «зелеными», т. е. с большей экономией топлива, а в ряде случаев — и с возможностью вторичной переработки металла, пластика и резины. В 1970-х, когда города наполнились смогом и дымом и вплотную подступили проблемы с парковками и транспортными потоками, качество городской жизни вышло на первый план в политических дебатах. Именно в этот период автомобили стали восприниматься как более нечистые объекты, чем поезда (Liniado 1996: 28). Многие города, такие как Амстердам, Стокгольм и Портленд (штат Орегон, США), разработали четкую политику противодействия автомо-

<sup>126</sup> Буквально «лимонных законов» — законов, позволяющих отказаться от товара в течение гарантийного срока в случае обнаружения дефекта товара. — *Прим. пер.*

бильной системе — путем развития велосипедного и общественного транспорта (см.: Peters 2006: ch. 6). Позже в одних городах, таких как Афины, предпринимались попытки контролировать въезд частных автомашин в центр, а в других вводились ограничения на въезд в город вообще (для пригородных автовладельцев) или принимались новые транспортные схемы, такие как устройство зон для «park-and-ride»<sup>127</sup>, приоритетных полос для машин с четырьмя пассажирами, или создание систем платного въезда. Скорее символическое значение имеет и устраиваемый ежегодно во многих европейских городах день под лозунгом «оставь свою машину дома». Споры об улучшении общественного транспорта (и городского дизайна в целом) вышли на первый план в ряде обществ по мере того, как государство стало бороться за контроль трафика, а автоводители — искать альтернативные средства передвижения. Интегрирование массового транспорта в дизайн города было критически важным для некоторых новых столиц, таких как Сингапур и Гонконг (Owen 1987).

С развитием экологического движения объектом частых протестов стала нефтяная промышленность. Проводились кампании против увеличения добычи нефти в таких природных зонах, как Аляска, или в прибрежных районах; были протесты против загрязнения окружающей среды, вызванного добычей, переработкой и транспортировкой нефти (в связи с утечкой у компании «Exxon Valdez»), а также против транснациональных нефтяных корпораций, особенно после борьбы «Гринписа» с «Shell Oil» в начале 1990-х. С войнами в Персидском заливе и Ираке у многих критиков автомобильной системы появились более веские, чем ранее,

<sup>127</sup> Буквально «запарковался и поехал (нена машине)» — схема, по которой жители пригородов доезжали до ближайшей станции метро, оставляли там автомобиль и дальше ехали общественным транспортом. — *Прим. пер.*

доказательства того, что американская и европейская внешняя политика диктуется глобальными нефтяными интересами. Проявившееся у Соединенных Штатов в связи с начавшимся в 1971 г. упадком местной индустрии стремление найти доступ к нефтяным скважинам за пределами страны означало, что авто-политика как система выходит на авансцену публичных дебатов, ставших глобальными в связи с растущим значением момента «пика добычи нефти».

Далее, ключевыми аспектами правительственной транспортной политики везде, от Калифорнии до Великобритании, стали вопросы введения платных зон в центрах городов и налогов на использование автомобиля и потребление бензина. Итак, только поняв, что настала необходимость заставить людей покинуть свои автомобили, мы наконец заметили те гигантские трансформации, которые автомобильность произвела в социальной организации пространства, времени и в социальной жизни. В целом, хотя многие продолжают «любить» свой автомобиль, сама система, допускающая его существование, служит объектом ненависти, сопротивления и гнева. Гражданское общество преобразилось в результате борьбы с властью и масштабами влияния системы автомобильности. Один и тот же человек может быть водителем-энтузиастом и ярким противником строительства новых дорог (см. о двойственных чувствах, вызываемых автомобилями: Macnaghten, Urry 1998: ch. 6).

К середине 1990-х в Великобритании масштаб протестов — со стороны приверженцев возврата к старым ценностям — против строительства новых дорог вырос настолько, что их стали описывать как «наиболее яростную ударную силу экологического движения в Британии» (Lean 1994). В то время существовало по меньшей мере 250 антидорожных групп, и само движение оказывало значительное воздействие на гражданское общество. По мере приобретения протестующими опыта борьбы был выработан широкий спектр прямых действий, от мас-

сового нарушения границ владений, и до самозахвата зданий, проживания на деревьях, обреченных на спиливание дорожными программами, и устройства туннелей-подкопов. Перегораживание дорожного трафика тоже стало важной формой символического прямого действия, как показали события, связанные с кампанией «Reclaim the Streets»<sup>128</sup>. Протестующие становятся более изощренными и в выборе технологий, включая мобильные телефоны, видеокамеры и Интернет. Это позволяет передавать информацию в СМИ практически мгновенно (Macnaghten, Urry 1998: ch. 2). По мере того, как контроль за мобильностью в определенных городских зонах становится главной заботой государства, возникают, в качестве потенциальной формы сопротивления, особые «тактики мобильности» (Thrift 1996).

Отказ от собственной автомашины становится важным шагом в выборе правильного стиля жизни и для борцов за природу, и для немногочисленной космополитической элиты, имеющей достаточно средств для того, чтобы проживать в джентрифицированных городских центрах. В последнее время в городах все чаще проводят различные эксперименты по ограничению использования автомобилей. «Дни без машин» устраиваются по всей Европе, и особенно здесь лидирует Италия. Во многих городах центр уже превращен в пешеходную зону или там пытаются вытеснить автомобили с дорог (например, в Оксфорде). Выбор альтернативного стиля жизни, с добровольным ограничением использования автомобиля, наиболее реализуем в среднего размера городах областного значения, где можно применять комбинации таких средств передвижения, как велосипед, ходьба и общественный транспорт (например, в британском Кембридже, но особенно в Голландии, см.: Peters 2006: ch. 6). Тем не менее и эти города за пределами маленьких

<sup>128</sup> Буквально «Требуите обратно улицы». — *Прим. пер.*

«пешеходных зон», оставленных для прогулок, по-прежнему забиты как движущимися, так и припаркованными автомобилями. Попытки ввести велорикш и большее число велодорожек по-прежнему наталкиваются на мощное сопротивление водительской системы, с которой им приходится конкурировать (но см. о Голландии: Peters 2006). Таким образом, политика автомобильности порождает новые формы общественного протеста и меняет репертуар средств гражданского общества.

Теперь мы можем обратиться к проявлению гендерных различий в рамках автомобилизированного гражданского общества. Автомобилизация семейной жизни не только снабдила новейшими и самыми дорогими моделями мужчин как «глав семьи», оставив женщин довольствоваться более старыми и мелкими по размерам моделями, она также привела к неравномерному гендерному распределению пространства-времени. Работающие мужчины ежедневно участвуют в городском трафике, а пригородным «домохозяйкам» выделили лишь «семейное время», зависимое от домашних дел и расписания детей. Когда семейная жизнь начинает вращаться вокруг движущегося автомобиля, то социальная ответственность вынуждает женщин, теперь тоже севших за руль, выбирать «более безопасные», «семейные» модели, включая наиболее современные SUV<sup>129</sup> (Sheller 2004a: 231). Мужчины, напротив, часто обживают спортивные или непрактичные «классические» машины, поощряющие их фантазии, почерпнутые в американских «роуд-муви» и связанные с сексуальной объективацией и воображаемой инфантилизацией женщин (Enevold 2000: 407). Мужчины-водители более склонны к превы-

<sup>129</sup> *Sport Utility Vehicle* (спортивно-утилитарная машина), вид пикапа, сочетающего свойства «внедорожника» или «кроссовера». Название объясняется тем, что этот тип специально делался более просторным, для перевозки спортивного инвентаря при поездках на природу. — *Прим. пер.*



шению скорости и, следовательно, к перенесению риска на других участников движения, угрожая их покалечить или убить (Meadows, Stradling 2000; однако см. о вождении женщин, рассматривающих дорогу как свое рабочее место: Laurier 2004). Машины изначально проектировались для заселения мужскими телами среднего размера, и только недавно появилась возможность подлаживать их под различные размеры и конфигурации. Служебные машины тоже обычно более удобны для мужчин, из-за продолжающейся сегрегации на рынке рабочей силы, а это значит, что большинство женщин просто не сможет заселить подобные автомобили.

Таким образом, для многих женщин отчуждение от автомобильности стало реальной проблемой, и потому, что это ограничивает их возможности работать вне дома, и потому, что это затрудняет их передвижение через публичные пространства. В большинстве стран женщины стали получать водительские права позже, чем мужчины, а в некоторых до сих пор существуют суровые ограничения их возможности водить машину (это вообще невозможно в Саудовской Аравии). Женщины, занятые на работе в сфере домашнего обслуживания, сталкиваются с необходимостью совершать ежедневные поездки на ненадежном общественном транспорте из пригорода в город и обратно. Одинокие матери без машин — в числе самых зависимых от общественного транспорта групп населения, и именно у них «ландшафты задач» полны разрывов, опасностей и неудобства (Cass, Shove, Urry 2005). Преобладание мужчин-водителей в публичных пространствах заметно и по распространенности «kerb-crawling» в городах — формы проституции «на обочине», которая указывает и на сложности, которые испытывают женщины в роли фланёрки (Wilson 1995). Однако проходящая одновременно во многих сферах «эмансипация» женщин частично связана и с «расширением доступа» к автомобилю, дающему ощущение личной свободы и относительной безопасности при поездках,

позволяющему перевозить семью и необходимые вещи, а также успешно стыковать свой фрагментированный график. Доступ женщин к автомобилю способствовал их интеграции на рынке труда, позволив лучше сочетать сегменты времени, затрачиваемые на оплачиваемый и неоплачиваемый труд (Wajcman 1991). Поэтому женщины продолжают бороться за свои права на автомобильность и при этом частично преобразуют, парадоксально улучшая, автомобильную систему.

### Заключение

Власть автомобильности является следствием ее системных характеристик. В отличие от автобусной или железнодорожной системы, она — это образ жизни, целая культура, как установил Миллер (Miller 2000). Она переформатировала как таковое движение в современном мире, а также связанные с ним ощущения и эмоции. Шеллер указывает на «полновластие авто-эмоций, которые формируют наши тела, дома и страны» (Sheller 2004a: 237; Gilroy 2000).

Итак, автомобильная система обладает следующими отличительными чертами: она меняется и адаптируется по мере своего распространения на дорогах и тропях каждого общества, эволюционируя от предмета роскоши до предмета семейной необходимости и личного обихода; она во многом трансформирует окружающую среду, которая перерождается в составной компонент этой системы; она становится главной и устойчиво «запирается» в ведущих секторах экономики и социальных схемах капитализма XX в.; она меняет среду и ландшафт для всех прочих систем; она выдвигает на первый план понятие удобства, а не скорости; она является ключевым компонентом в переходе от «часового» к «мгновенному времени»; она создает видимость решения проблемы дорожных заторов, которую сама же и породила; она

способна экстернализировать опасность, обращая ее на тех, кто находится вне нее, при этом обеспечивая повышенную безопасность для тех, кто «внутри системы»; она является средоточием индивидуалистической, консьюмеристской аффективной культуры современного капитализма и, наконец, она побуждает к переходу от пешеходного лабиринта к ровным моторизированным трассам (см. о «Любви к автомобилю»: Sachs 1992: 192).

В главе 13 я еще вернусь к автомобильной системе и рассмотрю последствия четвертой стадии обживания машины, «обживания умного автомобиля». Большую часть XX в. прогресс в сфере коммуникаций шел отдельно от прогресса в физических средствах передвижения. Однако современная тенденция направлена на вписывание информационно-коммуникационных технологий (ICT) в движущиеся объекты. В то же время эта информация оцифровывается и теряет привязку к определенному месту: поэтому машины, дороги и здания опутываются проводами для передачи и приема цифровой информации (ITS). Я полагаю, что последствия конвергенции ICT с ITS будут особенно значительны в городах, и особенно в том случае, если произойдет эпохальный сдвиг и автомашины образуют сетевую систему в совокупности, перестав быть отдельными «железными клетками», а став интегрированными *сцепками*, а не параллельными *сериями*. Это может произвести переход от современного разделенного потока трафика к тому, что Питерс называет «органическим потоком», в котором все участники дорожного движения могут выживать и сосуществовать при помощи новых видов правил коммуникации, охватывающих полностью всю систему (Peters 2006). Может так случиться, что эта сетевая система сумеет укротить или по крайней мере реорганизовать автомобильность, которая пока «предъявляет» все претензии на господство над миром.

## ГЛАВА 7

### ПОЛЕТ

*«Я полагаю, что мы все будем путешествовать на воздушных судах; совершать воздушные, а не морские вояжи; а со временем найдем дорогу и на луну, несмотря на нужду в атмосфере».*

Лорд Байрон (1822),  
процитировано в: Caves 2002

В этой главе я обращусь к зарождению авиапутешествий и аэросистем (airsystems). Первый полет братьев Райт состоялся в самом начале XX в., в 1903 г., а символическое завершение столетия случилось 11 сентября 2001 г., когда самолеты стали главными «агентами» трагической катастрофы, репортаж о которой увидела по сети вся планета (см. множество споров о том, кто в действительности полетел первым: [http://en.wikipedia.org/wiki/Wright\\_brothers](http://en.wikipedia.org/wiki/Wright_brothers)). Авиапутешествия начались в песчаных дюнах Северной Каролины и стали индустрией, олицетворяющей собой новый глобальный порядок. История полета — это замечательная история изобретения разных способов переступить через ограничения пространственной двумерности, а теперь полеты используются для того, чтобы сортировать население внутри стран и по всему миру. Как заметил Кастельс, географическое соседство в большинстве стран больше не определяет социальные отношения (Castells 2001: 126), и это частично происходит потому, что некоторые люди могут иногда очень быстро улететь, преодолев это географическое соседство и создав новые виды соседства, определяемые не пространством, а временем.

В этой главе я проанализирую различные аспекты роста и значения «аэромобильности» (airmobility), начиная с краткой периодизации некоторых удивительных изменений, которые произошли в самой природе аэропространств (airspace) за последнее столетие.

Во-вторых, я рассмотрю изменение рискованности авиапутешествий и развитие пересекающихся экспертных систем, которые сделали возможным движение по небу. Я покажу, что важнее, чем сами аэропланы, были системы, которые позволили регулярно, безопасно и предсказуемым образом пересекать пространство *над* землей большому количеству путешественников. Также вкратце будет рассказано о современных достижениях в этой области, включая системы «программно-пространств» (codespace) в аэропортах и самолетах.

В-третьих, будет исследована природа разных аэропространств; я считаю, что они не являются ни «не-местами», как полагают некоторые, ни местами традиционного укорененного проживания. Скорее аэропространства — это типичные «места», которым положила начало глобализация, демонстрирующие много сходства и пересечений с другими местами по всему миру. Системы авиапутешествий, таким образом, подружились ко многим другим видам мест и с каждым годом все активнее их занимают.

Наконец, в этой главе я обращусь к тому, каким образом полеты, аэропланы, аэропорты и аэропортовые города стали центрами современного глобального порядка, и покажу, как без комплексных систем массовых авиаперелетов то, что сейчас называется «глобализацией», было бы совершенно иным. На самом деле, не только пассажиры все чаще пересекают границы, образуя новые социальные сети, определяемые не пространством, а временем, но и сами системы, которые сделали возможными эти путешествия, также перелетают из одного города в другой, превращая их в субъекты «модернизации аэропространства». Таким образом, авиапутешеств-

вия, оставаясь практикой меньшинства населения планеты в любой конкретный год, производят глобальную модернизацию мест, постоянно их преобразовывая и обеспечивая прирост мобильного населения в мире глобального риска.

## Краткая периодизация

Воздушное судно — ничто без аэропространства, а аэропространство — ничто без «безупречной машины, использующей его великолепные просторы» (Pascoe 2001: 21). Они неразделимо слиты друг с другом в целый комплекс соединений (см.: Adey 2006b: 87–88). История полета в XX в. была историей массовой трансформации «великолепных просторов» в такие аэропространства, т. е. в летные поля, взлетные полосы и аэропорты. Аэропространства совершили переход от простых аэродромов к транспортным узлам, а затем и к глобальным узлам.

Первые аэродромы в начале XX в. были летными полями, где развлекались, устанавливали рекорды и глазели, часто разбивались и рисковали жизнями тех, кто летал и кто смотрел на них с земли (Pascoe 2001: ch. 1; Perrow 1999: ch. 5). Изначально сразу несколько изобретателей разрабатывали индивидуальные летательные аппараты для установления рекордов, точно так же, как это было в истории автомобилей, когда они создавались как индивидуальные скоростные аппараты (см. главу 6 выше). Эти новые летательные аппараты удивительно хорошо умели подниматься с поля в воздух и лететь короткое время, таким образом, преодолевая физические двумерные ограничения движения по поверхности земли. По мнению Ле Корбюзье, самолет был величайшим символом прогресса на протяжении всего XX в., хотя вначале летные поля и не ассоциировались с подобной современностью (Pascoe 2001: 127). Одновременно эти

летающие машины изменили природу войны, что произошло, когда появилась новая боевая сила, военная авиация, а особенно с изобретением машин, способных бомбить противника с высоты птичьего полета (Pascoe 2001: 127; Kaplan 2006). Однако развитие авиаперелетов не было неизбежным; даже в конце Первой мировой войны газета «Manchester Guardian» писала, что авиация — это «мимолетное увлечение, которое надолго не задержится» (проецировано в: Thomas 2002: 3). Решающим для развития авиапутешествий стало то, что Эйди называет «воздухомыслием» (airmindness) (Adey 2006a).

Стадия аэродрома началась в 1914 г. с первым коммерческим полетом. Пассажиры заплатили по 5 \$ за право пролететь 8 миль с компанией «St Petersburg-Tampa Airboat Line» в США. Первый международный полет состоялся в 1919 г. в Хаунслоу в западном Лондоне, неподалеку от места нахождения нынешнего аэропорта Хитроу (Pascoe 2001: 81). Ранние аэропорты ориентировались на летающие машины. Они были мономодальными и занимались только транспортировкой людей и грузов из одного места в другое по воздуху. Чисто авиационная деятельность определяла значение этих аэропространств, а любая другая играла минимальную роль. Не существовало практически ничего подобного современному «терминалу» с его многочисленными зданиями и комплексной перевалочной деятельностью.

На второй стадии аэропорты развились до транспортных узлов с растущей взаимосвязью между разными видами транспорта (самолеты, поезда, метро и автомобили). Ле Корбюзье особо отмечал аэропорты как машины для путешественников, а не как летные поля, ориентированные на аэропланы (Pascoe 2001: 120–121). Этот квантовый скачок, произошедший благодаря росту воздухомыслия в межвоенный период, превратил аэропространства в комплексные и интегрированные инфраструктуры, часто весьма футуристического ди-

зайна (Jarach 2001: 121; Adey 2006a). Аэропорт перестал быть чем-то изолированным и специализированным, а развился в мультимодальный узел, и пассажирам «в пределах аэропорта предоставлялась возможность бесповно связать воздух с землей, с железной дорогой и морским паромом» (Jarach 2001: 121). Тем не менее главным делом таких аэропространств оставались комплексные логистические услуги, включающие погрузку и выгрузку людей и предметов; эти процессы все больше определялись понятием «времени оборачиваемости» и нуждой систем минимизировать это время (Pascoe 2001: 125). Такие мультимодальные узлы обычно находились в собственности государственных организаций и были тесно связаны с так называемыми национальными перевозчиками, часто тоже принадлежавшими государству. Подобные аэропорты и авиалинии нередко создавались на основе военных объектов в эпоху организованного капитализма, когда национальные транспортные интересы и их интермодальность планировались и обеспечивались национальным государством (см. об организованном капитализме: Lash, Urry 1987).

Третья стадия описывается Ярачем как следующий квантовый скачок от традиционного к «коммерческому аэропорту», или к тому, что я называю глобальным узлом (Jarach 2001: 123; Kesselring 2006b). Аэропорты перестали быть просто транспортными узлами, а стали стартовыми площадками для массовых путешествий, и большинство их строилось на краю городов, как на выселках (Serres 1995: 19). Согласно IATA (Международной ассоциации воздушного транспорта) существует 1195 международных аэропортов, из которых 225 в настоящее время находятся в процессе перестройки (процитировано в: Fuller, Harley 2005: 35). Каждый год совершается 1,9 миллиарда авиаперелетов (Economist 2005; Fuller, Harley 2005: 9). Половина взрослых британцев подтвердили, что в 2001 г. они куда-то летали, и по-



ловина из этих 50% летали один раз, четверть — два раза и четверть — три или больше (Lethbridge 2002; взрослые британцы совершают в среднем 1.3 авиапутешествия в год: DfT 2002: 12). Суммарное количество налетанных британцами в год километров возросло с 1 миллиарда в 1962 г. до 7 миллиардов в 1996 г. (DfT 2002; Великобритания является четвертой крупнейшей авианацией после США, Японии и Германии). Аэропорты разрастаются до маленьких городов со своими собственными правами, местами для встреч и бизнеса, поддержания семейной жизни и дружеских связей и выступают как площадки лиминального потребления, менее ограниченного установками семейных доходов и затратными схемами. Аэропорты стали площадками для встреч по определению, так как они развились в «пункты назначения», амбивалентные места множества видов транспорта, торговли, развлечений, событий и переживаний. Они бывают различно организованы: с вертикальным государственным управлением (как в Мюнхене), с горизонтальным государственным управлением (как в Манчестере), с частно-государственным управлением (как в Дюссельдорфе) и частным управлением (как в Хитроу). Однако во всех этих случаях аэропорты остаются стратегически значимыми объектами в глобальной конкуренции мест, городов и областей (см.: Kesselring 2006b). Некоторые аэропортовые операторы, такие как «Schiphol Group» в Голландии, «Fraport» в Германии или «BAA» в Великобритании, действуют в глобальном масштабе, основывая новые аэропорты и управляя ими и оказанием наборов аэропортовых услуг по всему миру.

Таким образом, аэропространства совершили два «скачка», от мономодальных «летных полей» к мультимодальным транспортным узлам, а потом, недавно, к мультифункциональным коммерциализованным глобальным узлам. Конечно, многие аэропространства

пока остаются на предшествующих двух стадиях. Далее будут рассматриваться особенности этих переходов, начиная с понятий риска и системы.

### Риски и системы

Крупные технические системы, такие как аэропорты или глобальная авиапромышленность, являются центрами риска и были таковыми с того момента, как первые аэропланы поднялись в воздух. Полет рискован для тех, кто летает, кто организывает и управляет полетами, а также для тех, кто на земле наблюдает или вообще является посторонним. Рискованность авиапутешествий, конечно, многократно становилась объектом изображения книг и фильмов, таких как «Аэропорт» Артура Хейли, «Летательный аппарат» (Airframe) Майкла Крайтона или «Иллюзия полета» с Джоди Фостер, в которых подробно исследуются многие из возможных рисков. Чтобы предупреждать риски и случайности, в авиапутешествиях был разработан целый ряд «экспертных систем» на основе компьютерных программ. Им удалось замечательно преобразовать все помехи и физические факторы, связанные со взлетом, полетом в постоянном режиме и посадкой. Массовые авиапутешествия сейчас представляют собой «неподвижное движение», когда тело становится столь легким и незначительным, что может летать будто «ангел» (Serres 1995: 262).

Ради того, чтобы это чудо относительно безопасного массового авиапутешествия было возможно, с людьми, точно следующими предписаниям, сочетаются различные не-человеческие актанты и особенно компьютерные программы. Системы контрольных приборов осуществляют с высокой степенью безопасности взлет и посадку, и в «Боинге-777» действует 79 различных компьютерных систем, требующих 4 миллиона кодовых строк (Dodge, Kitchin 2004: 201). Если Трифт и Френч говорят о боль-

шой зависимости самого существования людей в городе от компьютеров, то в аэропространствах эта зависимость гораздо глубже и шире (Thrift, French 2002; Adey, Bevan 2006). Никакое аэропространство и спокойно летающие граждане просто невозможны без гигантского количества программ. Это — результат развития вездесущего, систематического и рутинизированного «программо-пространства», породившего «реальную виртуальность авиаперелета» (Dodge, Kitchin 2004). В этих различных «программо-пространствах» программы настолько значимы, что без них не было бы и пространства. Им нет альтернативы, хотя даже такая возможность незаметно присутствует на заднем плане на случай выхода компьютера из строя (см. Adey 2006b: 80). Таким образом, авиабилет пассажира — это материальное воплощение подобного программно-пространства, на котором через компьютер напечатано несколько строк, не только описывающих то, что должен делать пассажир, но и симулирующих и предсказывающих другие действия, которые пассажиру, может быть, придется предпринять (Dodge, Kitchin 2004).

Чрезвычайно сложное управление движением в аэропортах требует различных экспертных систем. Эти системы компьютерных программ, разработанных по отдельности, предназначены дирижировать взлетом, посадкой, продажей и бронированием билетов, приемкой багажа, расписанием, уборкой, прогнозом погоды, питанием на борту, безопасностью, схемами занятости, сканированием багажа, утилизацией мусора, экологическими последствиями и т. д. (в Скипхолье таких систем двенадцать, см.: Peters 2006: 115).

В подобные системы встроена оценка риска таких происшествий, как задержка рейса, болезнь экипажа, повреждение самолета, нелетная погода, компьютерная поломка, атака террористов и т. п. Главные ресурсы, при помощи которых осуществляется управление полетами, — это время, деньги и мощности. Питерс

показывает, как между этими видами ресурсов постоянно производятся модификации и подстраивания, чтобы поддерживать систему на ходу, а особенно, чтобы самолеты взлетали вовремя (Peters 2006: 122–124).

Для всех этих систем центральным является понятие времени, а особенно Единого универсального времени, по которому синхронизируются действия людей и бесчисленных организаций по всему свету (см. об этом: Peters 2006). Дисперсные и гетерогенные потоки людей и объектов различных категорий все синхронизованы, и это делается на основе универсальной меры времени; это важно для того, чтобы каждый самолет в каждом воздушном секторе каждого аэропорта «поднялся в воздух вовремя» (или примерно вовремя: Peters 2006). Синхронизация должна быть глобальной и основываться тоже на глобальной системе учета времени.

В «Нормальных авариях» Перроу, рассматривая воздушную безопасность, утверждает, что авиапутешествия включают нелинейные, «весьма комплексные», «плотно спаянные друг с другом» системы, хотя они и менее спаяны, нежели те, что имеют дело с ядерной энергетикой (Perrow 1999: 128). С течением времени произошло резкое снижение несчастных случаев в воздухе, частично за счет технологических улучшений, а частично за счет введения в системы избыточности в разных формах (четыре двигателя вместо необходимых двух). Тем не менее хотя все это технически и улучшило воздушную безопасность, исторически число связанных с ней смертей и травм снизилось, по мнению Перроу, потому, что повысились различные коммерческие и военные требования. Операторы авиалиний старались увеличить скорость, сокращая уровень «укомплектованности» личным составом, повысить высоту полета, сокращая расход топлива, увеличить плотность трафика, сокращая разрывы между самолетами и снимая погодные ограничения. Эти повышенные требования вызывали более плотную спайку между системами и снизили нагрузку на летные

экипажи и авиадиспетчеров в некоторые особые моменты, моменты предельной загрузки системы (Perrow 1999: 128–131, 146). Хохшильд проанализировала это на основании измерений нагрузки бортпроводников, которые отвечали на увеличение своего бремени замедлением действий и особенно — снижением частоты улыбок, тем самым сокращая «эмоциональную нагрузку» (Hochschild 1983). Она описывает, как «работники отвечают на поторапливание замедлением: они улыбаются не столь широко и не столь продолжительно, приглушая огонек энтузиазма в глазах и тем самым затемняя меседж компании, обращенный к пассажирам. Это — война улыбок» (Hochschild 1983: 127).

На самом деле, авиаперелеты на третьей стадии развились до уровня глобальной конкурентной индустрии (или комплексов индустрий) лишь тогда, когда разложился организованный капитализм с его защитой национальных перевозчиков. Установилась глобальная конкуренция в рамках того, что я называю «дезорганизованным капитализмом» (Lash, Urry 1987, 1994), а это дало гигантский толчок к минимизации, особенно минимизации времени оборачиваемости самолетов и экипажей. Ведь для того, чтобы сократить время бесполезного простоя на земле самолетов и экипажей, должны быть синхронизированы многие взаимосвязанные события. Особенно значительные изменения в этой области произвели в последние десять-двадцать лет бюджетные авиакомпании Северной Америки, Западной Европы, а теперь также Индии и Китая; они сократили сумму покрытия для пассажиров за счет уменьшения времени оборачиваемости, разработали интернет-бронирование, зависимое от спроса ценообразование, использовали более дешевые аэропорты, упростили регистрационные процедуры и понизили стоимость труда. Эти авиакомпании по большей части летают строго между двумя пунктами, что привело к некоторым сокращениям и в числе синхронизируемых систем (таких как самолетное

ожидание пересадочных рейсов).

В целом плотная спайка таких интерактивно комплексных систем сделала авиакомпания и аэропорты особенно уязвимыми для мелких сбоев, которые производят каскадный эффект и положительную обратную связь, несравнимые с их собственной значимостью. Перроу проанализировал различные авиакатастрофы, вызванные мелкими событиями, чаще всего ошибками «управления», равно как и включающие контур положительной обратной связи, где «люди» и «системы» реагируют не на тот самолет, на сбой очередности процедур или на неверное истолкование информации на экране и т. п. (Perrow 1999: 141, 160). Глейк выразился в более широком смысле относительно подобных плотно спаянных систем: «все зависит от всего остального. Резонанс ощущается повсюду» (Gleick 1999: 223–224).

Гигантские риски также связаны со строительными мегапроектами, наиболее спорными и крупными современными примерами которых и являются аэропорты. Аэропорты — это главный способ, при помощи которого города и общества стремятся занять или укрепить свои позиции в глобальном мире, и все больше городов пытаются конкурировать с другими городами, строя крупнейшие, новейшие, самые дорогие или самые стильные аэропорты. Например, Пекин сейчас превращается в крупнейший мировой аэропорт, чтобы успеть к Олимпийским играм 2008 г. Тем не менее Флювбьерг, Брузелиус и Ротенгаттер показывают, что в такие мегапроекты всегда замешана «злосчастная история перерасходов», т. е. более крупные, чем рассчитывалось, траты и более мелкие, чем ожидалось, доходы (Flyvbjerg, Bruzelius, Rothengatter 2003: 11). Частично это объясняется тем, что оценка риска производится в терминах простых причинно-следственных связей, а не в терминах комплексных систем, почти все аспекты которых могут изменяться одновременно из-за чрезвычайно долгих периодов выполнения и отладки, заложенных в по-

добные мегапроекты (Flyvbjerg, Bruzelius, Rothengatter 2003: ch. 7). Аэропорты почти всегда становятся центрами яростных споров по поводу экологических, экономических и социальных последствий строительства новых взлетных полос и зданий, дешевых полетов и вопросов безопасности, неизбежно связанных с управлением комплексными потоками из пассажиров и чемоданов.

Итак, авиапромышленность — это хрупкая, но плотно спаянная система мест, частных корпораций и государственных участников, переплетенная практически со всеми другими отраслями экономики. С глобальной авиацией связано множество структурных, экономических и политических рисков, что показывает: создание «аэромобильности» — это также и политическое дело. Как указывал Фуко, сортировка и пересортировка населения — по своей фундаментальной природе политическое занятие, касающееся всех центральных проблем власти и знания в рамках «обществ», а с каждым годом все больше — и между ними (Foucault 1991). По сравнению с другими мобильностями авиапутешествие требует большей сортировки и пересортировки рассеянного населения поверх национальных границ.

Мобильность всегда включает некоторую амбивалентность, но она чрезвычайно высока в международных авиаперелетах; это важнейший пример того, что в современном мире, столь озабоченном системными формами упорядочивания, имеются области, где такое упорядочивание невозможно, частично из-за того, что существует более 6 миллиардов потенциальных авиапассажиров и ни одна система неспособна выявить среди них трех-четырех индивидов, движимых убийственными намерениями (Bauman 2002). В самом деле, одним из наборов рисков, мало кем различимым до 11 сентября 2001 г., — было использование пассажиров в качестве одной массивной бомбы, и это событие отбросило черную тень на все аэропорты, авиакомпании и авиапассажиров, равно как и на те режимы и общества,

которые теперь признаны объектами «войны с терроризмом». Весь мир стал свидетелем того сюрреалистического момента, когда самолеты с живыми пассажирами врезались и разрушили два самых крупных здания в мире. Центр мировой торговли, целый город на высоте, был уничтожен двумя ударами, и это был «жуткий» момент, когда различие между кошмаром и реальностью оказалось стерто в потрясших все человечество образах на экране, к созданию которых не прикладывал рук Голливуд (Urry 2002a). Коллапс башен-близнецов нанес удар множеству систем мобильности и подорвал весь глобальный дискурс раскрепощенной мобильности (Little 2006). Огромный центр глобальной финансовой системы был раздроблен; значительный узел телефонной и электронной коммуникации перерублен; вся сеть мобильной телефонии обрушена; крупная станция столичного транспорта уничтожена; мосты и туннели закрыты для транспорта; толпы хлынули на Манхэттен, двигаясь пешим ходом, потому что потеряли связь со своими близкими, и, наконец, на некоторое время авиатрафик в воздушном пространстве США был перекрыт (см.: Hannam, Sheller, Urry 2006; Aaltola 2005: 273; см. также карту изменения воздушного пространства США в течение 11 сентября в: Fuller, Harley 2005: 47). Была осуществлена атака на Соединенные Штаты как на «Империю», на Нью-Йорк как на «глобальный город» и на массовую мобильность как на предсказуемую и безопасную практику (и см. главу 12 ниже).

Столь ужасная сила этого теракта объясняется тем, что в нем люди, объекты и технологии были связаны в одну смертоносную безошибочную сеть. При использовании довольно скромных коммуникационных устройств эту крупномасштабную сеть поддерживали всего двадцать человек, развязавших «войну» при помощи нескольких ножей, двадцати с чем-то смертников и нескольких самолетов, пролетавших в определенное время над определенным местом. Были задействованы



довольно старые технологии, и маленькие ножи имели громадные последствия для глобальной экономики, денежных потоков, объектов и людей, но особенно это повлияло на прежнюю определенность «прогулки по аэропорту» в современной жизни (Aaltola 2005: 273; Urry 2003a). Когда гражданские самолеты превращаются в оружие, «целый мир» драматическим образом становится ближе, а пространство-время «искривляется» в новые комплексные конфигурации. Террористические атаки и страх перед такими атаками показали, насколько именно аэросистемы уязвимы для таких рисков (Urry 2002a; Hannam, Sheller, Urry 2006; Ahmed 2004: 73, об эмоциональной политике страха). Системы взаимосвязанных материальных миров производят новые формы непреднамеренного и опасного соприсутствия. «Ворота», призванные помешать столкновению разных сетей, и нарративы безопасности, письменно подкреплявшие метод «входного контроля», могут не сдерживать потоки террористов, скользящих под, над и через различные границы, сокрушая формы невидимости и экраны, которые помогали удерживать порознь эти сети.

Таким образом, 11 сентября увеличило «несоответствие между необходимостью и пропускной способностью, когда страх полета возрос и повысившиеся меры безопасности привели к значительным задержкам во времени для путешественников» (Golaszewski 2003: 58; Kesselring 2006b). Авиакомпании и аэропорты пытаются противостоять тому, что «мелкие изменения в трафике вызывают большие потери в доходах» (Golaszewski 2003: 57). Такие непредсказуемые риски глобального общества риска, как террористические атаки, атипичная пневмония и другие глобальные пандемии и войны, производят положительную обратную связь, которая усугубляет «страх полета», чувство растущей опасности и путы мер безопасности, накладываемых на мобильное население. В особенности это касается «войны с терроризмом», о которой Аалтола говорит: «война с террориз-

мом особенно зациклилась на самолетах и аэропортах», хотя до сих пор никто не пытался вновь использовать самолеты как бомбы (Aaltola 2005: 262).

События 11 сентября оставили такой глубокий след на современных дискурсах и практиках безопасности, особенно «воздушной», что новые меры грозят превратить «временное чрезвычайное положение» в постоянное «правило» (Benjamin 1992: 248; Agamben 1998; Diken 2005). Эти меры в Соединенных Штатах включают как неожиданную «национализацию» аэропортовой службы безопасности и ее подчинение департаменту Внутренней безопасности (Department of Homeland Security), так и стандартизацию проверок людей и их багажа. Правительство США также развивает программу Тотальной информационной бдительности (Total Information Awareness), позже переименованную в программу Террористической информационной бдительности (Terrorist Information Awareness), чтобы интегрировать и координировать различные формы государственных и частных обработок данных, в том числе и биометрические технологии, способные распознавать людей на большом расстоянии и фиксировать их многочисленные связи через социальные сети (Dillon 2003: 552–553). В свою очередь правительство Великобритании разрабатывает схему идентификационных карточек, в которые будет интегрировано 49 различных блоков информации касательно ее владельца ([http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk\\_politics/4630045.stm](http://news.bbc.co.uk/1/hi/uk_politics/4630045.stm), интернет-страница от 20 апреля 2006 г.). Европейский союз пытается массово реструктурировать аэропорты, чтобы отделить входящих от выходящих пассажиров.

Банальность жизни террористов, то, что Ноубл называет эффектом «пригородного Бен Ладена» (Noble 2004), означает, что подозрение падает на всех и каждого (Diken 2005: 139). Таким образом, новые техники безопасности, которые отрабатываются в аэропортах, ведут к секьюритизации всего общества, и исключение оборачивается

общим правилом, согласно которому буквально каждый может оказаться следующим Бен Ладеном (Adey 2004). Призыв «знать своего врага» означает, что после 11 сентября почти любой человек в поезде, на улице, в автобусе и особенно на соседнем месте в салоне самолета может быть неопознанным «врагом» (см. разбор того, может ли какая-либо из этих мер действительно улучшить «безопасность в аэропорту»: Watson 2001).

Здесь важно то, что когда люди и артефакты становятся более мобильными, другие люди и объекты становятся относительно их менее мобильными. В целом, чем выше уровень, больше масштаб и значение мобильности по всему миру, тем более изощренными и комплексными становятся последующие схемы иммобилизации (см. анализ этой относительности в: Adey 2006b). Гигантские стационарные и неподвижные инфраструктуры обеспечивают мобильности людей и объектов через управление, проверку, наблюдение, обеспечение безопасности, прибежища и досуга, наземный транспорт, инженерные работы, контроль авиатрафика и т. п. Когда мобильности вырастают в масштабе, значении и глобальности, тогда параллельно растут в масштабе, организации и комплексности иммобильности людей и артефактов. Сассен пишет, что рост «возможностей к географической дисперсии и мобильности» идет рука об руку с «ярко выраженной территориальной концентрацией ресурсов, необходимых для управления и обслуживания этой дисперсии и мобильности» (Sassen 2002: 2). Эта территориальная концентрация включает колоссальную перестройку социальных и физических связей, а также уничтожение и стирание всех видов жизни, прежде существовавших на этом месте» (см. об аэропорте Нарита: Pascoe 2001; см. также: Adey 2006b: 81). Аэропорты — это «терроформеры», они реконфигурируют географию согласно «пространственно-временным ритмам и кроссмодальным стандартам глобальной столицы» (Fuller, Harley 2005: 102–103). Особенно поражают массивные азиатские аэропорты, спроектированные

знаменитыми архитекторами, порой расположенные на свеженасыпанных островах посреди океана и призванные оперировать в глобальном времени по круглосуточной схеме (об аэропортах Кансай, Чеп Лап Кок и Пудонг см.: Fuller, Harley 2005). Но, как уточняет Эйди, аэропорты всегда в движении, к ним что-то пристраивается, они распространяются во всех направлениях, прирастают новыми взлетными полосами и перестраиваются; они буквально — места на ходу (Adey 2006b: 81–82). Все 15 аэропортов, изученных Фуллером и Харли в их фотографическом эссе «Авиополис», были перестроены незадолго до их исследования или прямо во время него (Fuller, Harley 2005: 114).

В таких аэропространствах иммобильности организуются сами собой, вокруг различных видов ограниченного движения, самолетов, горючего, багажа, пассажиров, персонала, объектов, служб, багажных тележек, продаваемых товаров и т. п., периодически перемещающихся по маршрутам через город-аэропорт, *по большей части* предопределенным раз и навсегда. Эти объекты перемещаются вокруг самого места аэропорта; иногда они комбинируются (пассажиры везут с собой багажные тележки), а иногда их комбинации намеренно разбиваются (багаж, не прошедший сканирование, не должен оказаться около самолета), но всегда имеет место долгое ожидание. Чтобы разобраться с этими комплексными пересекающимися системами, иммобильные люди и артефакты вынуждены быть одновременно чрезвычайно не-гибкими (некоторым людям и объектам запрещено находиться в самолете) и чрезвычайно гибкими. Последнее необходимо, когда речь идет о концентрированных потоках людей и объектов в спрессованном пространстве-времени, и надо так вместить эти потоки во фрагмент времени, чтобы самолеты поднялись «в воздух» (см.: Peters 2006: ch. 5).

Эти диалектические процессы помогают осознать глобальность как социальный феномен. Другими слова-

ми, всегда должны быть люди и объекты, пребывающие в некоторой форме гибкости или не-гибкости для того, чтобы другие люди и объекты могли находиться в движении. Для создания мобильности, перехода и современности существуют гибкие системы людей и материалов, которые обеспечивают особый потенциал мобильности (или «мотильность», т. е. подвижность) в форме услуг, инфраструктуры, технологий и личной власти. Таков *связывающий* характер мобильности (Sheller 2003).

В следующем разделе я обращусь к природе самих аэропространств, призванных организовывать различные режимы времени, накладывающиеся друг на друга в процессе авиаперелета.

## Пространства аэропорта

Основная идея состоит в том, что аэропорты — это прекрасный пример «не-мест», а «не-места» являются особенно отличительным признаком «сверхсовременности» (Augé 1995: 75–79; Kirn 2001). Сверхсовременность — это «совершенно новые переживания и муки одиночества, напрямую связанные с появлением и распространением не-мест» (Augé 1995: 93). Аэропорт — новый вид пространства, родственный торговым моллам, бизнес-отелям, станциям техобслуживания, супермаркетам и т. п. Для них всех характерна «безместность». Такие не-места являются пространствами: там люди сосуществуют или со-обитают, но не живут вместе; они «создают контрактальное одиночество» (Augé 1995: 94). Аэропорты — это нечто расплывчатое, в силу того, что они ничем друг от друга не отличаются. Людям внутри таких не-мест приходится взаимодействовать, чтобы пройти через аэропространство; они проходят, но реально не встречаются друг с другом, как говорит Джон Бергер: «аэропорты слишком вежливы; реальность из аэропортов всегда удалена» (цитировано в: Pascoe 2001: 229). Для подобного подхода к

пространству также характерно преувеличенное внимание к эстетике дизайна, получающей глобальное распространение, — такая эстетика помогает посетителям легче аэропорта «найти путь» (см. об истории этого дизайна: Pascoe 2001). Большая часть используемых указателей (особенно «английских») — интернациональна, и многие люди испытывают совершенно одинаковые чувства, находясь в разных аэропортах разных стран. Есть корпорации, ставшие экспертами в дизайне и управлении аэропортами, и это сильно способствует гомогенизации международных аэропортов по всему миру, обращая их все, как уже говорилось, в не-места (Lloyd 2003; см. фото в: Fuller, Harley 2005).

Утверждение о принадлежности аэропортов к не-местам в последнее время подвергается критике с двух сторон. Во-первых, даже если аэропространства менее различимы в качестве мест и имеют много общих черт, они тем не менее отличаются друг от друга в том, что не характеризуются только «контрактualным одиночеством». Во-вторых, это утверждение базируется на чересчур седентаристском понимании места, как будто «места» заданы раз и навсегда и неизменны и у них нет ничего общего с аэропространствами. На самом деле, наоборот, поражает, насколько места все более похожи на аэропорты.

Итак, во-первых, аэропространства являются местами материальной организации и значительной социальной комплексности. Они не просто «не-места». Для них характерна «скука, будничность и рутина, но также неперемные операции, процессы, системы и технологии, которые делают возможной глобальную мобильность» (Parker 2002: 16; см. о развлечениях: Baskas 2001). Аэропространствам свойственны разнообразные системные черты, которые конституируют их как место, черты, которые конструируются через дизайн и материальную планировку, через систему указателей, через различные программно-пространства и через социальные схемы. Эти системные черты заключаются в следующем:

в одностороннем трафике пассажиров, который почти никогда не обращается в другую сторону; в том, что каждый пассажир трансформируется посредством ряда распланированных и рассчитанных по времени шагов, хотя они и варьируются в зависимости от «класса»; в том, что пассажиры должны без сопровождения пройти от входа до своего самолета, преодолев значительное расстояние и смены терминалов, пройти там, где аэропорты никогда не бывают полностью идентичными другим; в том, что существуют строгие правила касательно параллельного движения багажа, который порой соприкасается с пассажирами, а порой отделен от них; в том, что существует центральный пост управления, а это значит, что персонал, имеющий дело с пассажирами, может изменять только те подмножества информации, которые отражаются на их экранах; наконец, в том, что работники всегда имеют дело с «действиями в контексте», они наблюдают и регулируют действия, а также выбирают для них определенное время в соответствии с быстро меняющимися и часто непредсказуемыми внешними событиями (см.: Peters 2006: ch. 5; Cresswell 2006: ch. 9).

Кроме того, внутри и вокруг такой комплексной материальной и семиотической организации дается возможность развиваться различным наборам социальных отношений. Готтдинер утверждает, что «имплозивная артикуляция толпы пешеходов, движимых разными целями, создает критическую массу социальной плотности, как в деловом квартале крупного центрального города. Когда число взаимодействующих людей достаточно, сцена сама по себе приобретает отличительные черты места» (Gottdiener 2001: 21–22). И, конечно же, многие аэропорты перепланируются, чтобы стать более похожими на пункт назначения. Аэропространства также являются местом работы для тысяч сотрудников, а терминалы все больше становятся похожими на маленькие города (Gottdiener 2001; Pascoe 2001). Люди проводят значительное количество «времени проживания» в та-

ких местах и поэтому, как считается, «вместо того, чтобы ощущать время ожидания как зря потраченное... городскому путешественнику предлагается использовать транзитное время для аккумуляции полезного опыта досуга и работы» (Lloyd 2003: 94; Lyons, Urry 2005; см. также следующую главу). В аэропространствах третьей стадии развития пассажирам, встречающим и тысячам работников всегда в изобилии предлагаются коммерческие и туристические услуги. В эти услуги входят бары, кафе, рестораны, отели, бизнес-центры, часовни и церкви, торговые центры, дискотеки (Мюнхен), массажные салоны (Чанги), конференц-залы (Мюнхен), выставочные галереи (Скипхол), спортзалы (Лос-Анджелес) и казино (Скипхол). Также, что более существенно, имеются многочисленные краткосрочные офисы и аэропортовые отели, в которые авиапутешественники могут прибыть, провести ночь, проверить свой «бизнес» и улететь обратно, особенно учитывая, что многие аэропорты ныне организованы по «веерной» модели<sup>130</sup> (Doyle, Nathan 2001). Аэропространства, таким образом, полны мест для встречи, и это места «встречности»<sup>131</sup>, которые трансформируют их в стратегические пункты конструирования глобального порядка. Аэропространства обеспечивают множественные площадки для развития и поддержания «глобальных микроструктур» (Knorr Cetina 2005).

По этой причине некоторые авторы рассматривают аэропространства как новый вид публичных пространств, хотя и с очень специфическими характеристиками. Так, Суджик пишет:

«Аэропорт, наряду с музеем и торговым моллом, — одно из ключевых публичных мест, которые определяют современный столичный город... Это суррогат публич-

<sup>130</sup> Англ. *hub-and-spoke*, буквально «втулка (узел) и спица». — Прим. пер.

<sup>131</sup> Англ. *meetingness* — термин, изобретенный автором. — Прим. пер.



ной сферы, предлагающий, по крайней мере, иллюзию места встречи, в котором богач и бедняк соседствуют друг с другом ближе, чем где бы то ни было еще во все более экономически сегрегированном мире» (Sudjic 1999).

Итак, существует тенденция развития от узлов к амбивалентным местам движения и мобильности, торговли, переживаний и событий. Аэропространства — это места специфического проживания и все сильнее организуются через различные мобильности и регуляцию этих мобильностей. В самом деле, чем явственней «космополитично» какое-то место, тем больше оно производит и потребляет через множественные мобильности, в точности как аэропорт. Кроме того, аэропорты сами по себе все больше напоминают обширные города и вполне могут оказаться провозвестниками особой концепции формы города будущего (Fuller, Harley 2005). Также и все столичные города все больше похожи на аэропорты в том, как им тихой сапой навязываются различные формы наблюдения, надзора и регуляции как часть глобальной «войны с терроризмом». В «обществе обыска» использование мест предварительного заключения, камер слежения, систем навигации GPS, приборов для идентификации человека по радужной оболочке глаз, а также интермодальных чередований трафика, некогда опробованных именно в аэропортах, все больше становятся обыденными чертами городов и столиц, мест страха и постоянного подлаживания к новому мировому порядку. Поэтому Мартинотти и пишет, что аэропорты и им подобные «являются местами городов, в которых мы ныне живем. Не-места — это не что иное, как типичные места города нашего времени» (Martinotti 1999: 170). Таким образом, аэропространства — это будущее не только тех, у кого уже сегодня буквально сбылась мечта «Мне бы в небо» (Kirn 2001). Дайкен и Лостсен описывают природу современных обществ, «в которых исключение является правилом, общество, на которое распространена логика концентрационного лагеря» (Diken, Laustsen 2005:

147); мой довод состоит в том, что именно глобальное авиапутешествие и его специфические «мобильности и материальности» превращают места исключения (аэропространства) в общее правило для всего мира (Sheller, Urry 2006b).

### Глобальные траектории

Монументальные терминалы из стекла и стали, спроектированные знаменитыми архитекторами, гигантские самолеты, расширение взлетных полос, удешевляющиеся по сравнению с наземным путешествием перелеты, новые системы «безопасности», бесконечные очереди — все это и есть новый глобальный порядок, входной пункт в мир очевидной гипермобильности, сжатия пространства-времени и дистанцирования и конкурентного размещения людей, городов и целых обществ на глобальной карте (см. о дизайне аэропортов: Edwards 1998). Полеты, самолеты, аэропорты и аэропортовые города являются определяющими для глобального порядка, который возникает, по многим критериям. Без быстрого развития комплексных систем массовых авиапутешествий то, что сейчас называется «глобализацией», было бы совершенно другим, а возможно, и не появилось бы вообще (Urry 2003a).

Регулярные и безопасные авиапутешествия — главные виновники глобального упорядочивания, которое следует понимать как процесс, осуществляющийся через множество действий, являющихся более следствиями, чем «причинами» (Franklin, Lury, Stacey 2000: 1–17). Это глобальное пространство конструирует свои собственные владения через множественные процессы, включая сюда те технологии и системы, которые позволяют относительно безопасно летать на дальние расстояния. Авиаполеты критически важны для установления глобального порядка; аэропорты можно рассматривать

как «глобальные передаточные пункты», обеспечивающие и гарантирующие движение потоков значительно-го числа людей, товаров и информации по всему миру, связывающие тех, кто иначе был бы очень отдален и отсутствовал бы (см. Kesselring 2006b).

Эту пуповину между авиапутешествием и глобальным можно рассматривать несколькими способами, которые я сейчас детализирую. Во-первых, существует четкая взаимозависимость между масштабами авиапромышленности, международных потоков и аэропортов — и все они являются главными компонентами возникающей глобальной экономики. 1,9 миллиарда авиапутешествий в год происходят в рамках все более массивных и знаковых аэропортов. Так, пекинский Терминал 3, проектируемый знаменитым Норманом Фостером, будет иметь «парящую аэродинамическую трубу, которая будет отражать позию полета. Пассажиры смогут насладиться зрелищем единого глянцевого величественного пространства, днем освещаемого через потолочные люки и утопающего в разных красках, от красного до желтого, по мере того, как вы проходите через него» (приведено в газете «Hindu», см: [www.hindu.com/2006/03/03/stories/200603030141200.htm](http://www.hindu.com/2006/03/03/stories/200603030141200.htm)). Завершение терминала сделает пекинский столичный международный аэропорт крупнейшим в мире, превосходящим оба недавно ставшие крупнейшими аэропорта, Чек Лап Кок в Гонконге и Хитроу в Великобритании, хотя в последнем здание намечающегося Терминала 5 может опять подтвердить его притязания в глобальном соперничестве между аэропространствами, городами и обществами.

Во-вторых, авиапутешествие предполагает понятие глобального или универсального времени. Это время синхронизирует действия всех организаций и людей, вовлеченных в авиапутешествие по миру. Таким образом, это «индустрия», которая предполагает глобальное упорядочивание и использует понятие времени, синхронизирующее авиаперелеты через гетерогенное упорядо-

чивание летательных аппаратов, пассажиров, экипажа, багажа, горючего, груза и бортового питания, которые собираются вместе для того, чтобы обеспечить самолетам подъем «в воздух вовремя» (Peters 2006: ch. 5). Эта синхронизация полетов также воздействует на более или менее универсальную взаимосвязанность многочисленных систем бронирования и в целом на использование английского как языка аэропространства (Peters 2006: 105).

В-третьих, авиапутешествие — это квинтэссенция режима проживания в рамках современного глобализирующегося мира, мира прилетов и отлетов, залов ожиданий, беспопытной торговли, указателей на английском, расфасованных продуктов питания, особых программ для часто летающих пассажиров и того, что Энди Уорхол назвал «атмосферой аэропорта» (Warhol 1976: 145). Многие культовые указатели и практики, ассоциируемые с глобальным порядком, появились в связи с международными авиаперелетами и широко распространились благодаря тому, что были растиражированы в фильмах и на телевидении (см. о «глобальной душе»: Iyer 2000; и о «кочевом порыве»: Makimoto, Manners 1997). Дж. Баллард описывает символический аспект глобальной выставки, предъявляемой в залах аэропортов: «это высохшие русла и агоры города будущего, зоны с застывшим временем, где выставлены часы всего мира, а атлас прилетов и пунктов назначения постоянно самообновляется; здесь мы ненадолго становимся подлинными гражданами мира» (процитировано в: Pascoe 2001: 34). Более того, аэропространства обучают людей через современные «моралите» правильным категориям, необходимым для разрешения конфликтов и дилемм современного мира. Эти категории включают пассажиров первого класса, террористов, представителей Третьего мира, подозреваемых арабов, «западников», бюджетных путешественников, незаконных мигрантов и т. п. Аалтола утверждает, что «аэропорт представ-

ляет собой чрезвычайно удобное место для отработки иерархических представлений мирового порядка... Оказавшись в аэропорте, индивид опознает типы и вспоминает свое собственное место среди них» (Aaltola 2005: 275). Мы можем назвать это особенное натренированное зрение «аэропортовым взглядом», который начиная с 2001 г. всегда настороже, так как авиапутешественники весьма отличаются по степени той воображаемой угрозы, которую они представляют новому мировому порядку, а растущая секьюритизация считается необходимой для жизни в глобальную эпоху.

В-четвертых, авиапутешествие помещает людей в глобальные отношения через то, что Готтдинер называет «транзитным пространством» (Gottdiener 2001: 10–11). Авиапутешествие — это ключевое «поточное пространство», которое перемещает людей по миру, особенно когда оно включает узловые аэропорты, расположенные в главных «глобальных» городах (Castells 1996; Urry 2000; Aaltola 2005: 267). Эта аэропортовая система — центральная в глобальных процессах, позволяющих путешествовать так, чтобы сталкиваться с другими людьми и местами по всему миру лицом к лицу. Авиаперелеты — это наиглавнейшие микроструктурные действия, устанавливающие глобальный порядок. Эта система *сцепляет* воедино места, образуя сети и делая эти связанные места ближе друг к другу. Два узловых аэропорта находятся «рядом» в сети авиапутешествий, даже если географически они отстоят на тысячи миль. «Мониторинг глобальных аэропортов» 2003 г. определил 51 узел — 25 в Европе, 14 в Америке, 9 в Азии и 3 в Африке (Aaltola 2005: 267). Одновременно эти сети дистанцируют прочие места, «спицы» веерной модели, которые не так хорошо соединены, не входят в число «узловых цивилизаций», как определяет их Хантингтон (Huntington 1993). Как заметил один наблюдатель, «Гигантские авиалайнеры позволили корейским компьютерным консультантам перемещаться в Силиконовую долину, как будто в сосед-

ний дом, а сингапурским предпринимателям достигать Сизтла за один день... Но что насчет тех, над кем они летят, живущих на своих островах в пяти милях внизу?.. Авиапутешествие дало возможность бизнесменам переноситься через океан, но вызванный этим упадок морского транспорта только усилил изоляцию множества островных сообществ» (процитировано в: Massey 1994b: 148). Таким образом, развитие комплексных сетей авиапутешествий (в мире примерно 300 авиалиний, членов IATA) порождает зоны очень плотного авиатрафика (между узлами) и другие зоны («спицы»), характеризующие прерывистостью сетей, и отдаляют людей и места от узлов глобального порядка (Graham, Marvin 2001). Аэропорты, можно сказать, являются машинами, которые весьма значительно передвигают места по всему миру.

В-пятых, авиапутешествия и их видимое неравенство — как синекдоха растущего глобального паттерна неравенства, объясняемого гигантскими вариациями в распределении сетевого капитала. Глобализирующиеся системы очень сильно различаются по тому, путешественники какого вида проходят через их полупубличные аэропространства. Глобальная или кинетическая элита особенно сильно ощущает «сооружение в мире (относительно) изолированных пространств наряду с соединительными линиями поточных пространств» (Castells 1996: 417). Для пассажиров первого класса авиапутешествие неразрывно связано с лимузинами, такси, кондиционированными помещениями, убыстренными процедурами регистрации и прохождения паспортного контроля, отелями и ресторанами бизнес-класса, которые образуют бесшовный ландшафт, в котором кочевые топ-менеджеры, создающие глобальный порядок, могут перемещаться с наименьшими усилиями. Для бесчисленных прочих путешествия дольше, менее надежны, более рискованны и служат напоминанием их более низкого глобального статуса в мире, где доступ

к сетевому капиталу имеет главное значение в рамках возникающей системы глобальной стратификации. Более того, программное обеспечение по сортировке путешественников в тот момент, когда они проходят через автоматизированные системы наблюдения, такие как идентификаторы по радужке глаз, для пассажиров класса «Privium» в аэропорту Скипхол, усиливает позиции «кинетической элиты», чья легкость мобильности обособляет их от более медленной, менее мобильной массы (Wood, Graham 2006). «Privium» описывается как «способ путешествовать для избранных», «эксклюзивное членство для тех, кто часто летает и ценит приоритет, скорость и комфорт и хотел бы стильно начать свое путешествие» ([www.schiphol.nl/schiphol/privium/privium\\_home.jsp#anchor3](http://www.schiphol.nl/schiphol/privium/privium_home.jsp#anchor3); а любой британский пассажир теперь может стать членом Iris Immigration System, «Радужной иммиграционной системы»). Мобильность этой элиты улучшается за счет общего замедления и увеличения времени, требующегося для допроса всех тех, кто не входит в «Privium» (Adey 2006b: 89).

В-шестых, аэропорты являются комплексными местами, так как в них люди и культуры со всего мира пересекаются при помощи гигантских распределительных реле. Эти реле особенно заметно функционируют в залах вылета, местах интенсивной одинаковости, создаваемых системами авиапромышленности, а также интенсивной гибридности, так как мобильные люди и культуры непредсказуемым образом перемешиваются в различных режимах «транзитного проживания». Как пишет Серр, «На табло вылета список пунктов назначения читается как географический справочник мира... При помощи этих систем оповещения мужчины и женщины образуют компании и движутся вместе, переформировываясь и создавая новые человеческие смеси. Здесь мы видим их на отдыхе; через краткий период времени люди, стоящие сейчас рядом друг с другом, окажутся отделенными тысячами миль, а чужаки станут соседями» (Serres 1995:

258). Ежедневные потоки, проходящие через аэропорты, вносят свой вклад в производство современного урбанизма, включая сюда культурные общины диаспор, «этнические» рестораны и кварталы, родственные и космополитические идентичности, а также эксклюзивные зоны и коридоры для прохождения кинетической элиты.

В-седьмых, международный авиатрафик делает возможными многие другие виды мобильности: отпуск, отмывание денег, деловая поездка, наркоторговля, инфекции, международная преступность, поиски политического убежища, досуг, торговля оружием, контрабанда людей и работоторговля (Hannam, Sheller, Urry 2006: 5–9). Это показывает уже существующее хаотическое наложение друг на друга различных пространств и сетей, которые допускает авиапутешествие. Например, глобальные болезни стремительно движутся, и поэтому «мир быстро становится более уязвимым к вспышкам или, что еще страшнее, широкому или даже глобальному распространению как новых, так и старых инфекционных болезней... Сам по себе реактивный самолет и его груз могут перенести насекомых или бактерии в новую экологическую среду» (Mann, процитировано в: Buchanan 2002: 172). Требуется всего несколько дальних рейсов для того, чтобы началась пандемия, как случилось с атипичной пневмонией, которая в 2003 г. распространилась по всей мобильной китайской диаспоре, особенно в Южном Китае, Гонконге и Торонто (Sum 2004; Little 2006; Urry 2004; Hannam, Sheller, Urry 2006: 7).

В-восьмых, авиапутешествие дает особый взгляд, взгляд с высоты, на места, города и столицы, кажущиеся с этого ракурса частью природы. В терминах Ингольда, авиапутешествие порождает «читателей карт» (map-readers), а не «навигаторов» (way-finders) (Ingold 2000). Если навигаторы движутся внутри мира, то читатели карты — по поверхности, мысленно озираемой сверху. Авиапутешественник вступает в сговор с теми, кто производит и поддерживает язык абстрактных мобильнос-



тей и сравнений, проявление «автоприцепа-мобиля», абстрактного режима бытия-в-мире. Посредством этого режима места трансформируются в набор абстрактных характеристик мобильного мира, которые легче посетить, оценить и сравнить сверху, но не изнутри (см. о том, как вид сверху конструируется через знаковые изображения Земли из космоса: Szerszynski, Urry 2006).

Таким образом, мы можем сказать, что авиапутешествие неразрывно связывает новые отношения той Империи, которая, согласно различным авторам, все больше теснит национальные государства или «общество» (Hardt, Negri 2000; об империи и авиапутешествиях, см.: Aaltola 2005). Под Империей подразумевается возникающая динамическая и гибкая системная структура, которая горизонтально артикулируется по всему земному шару, своеобразное «управление без правительства», которое сметает в одну упорядоченную кучу всех акторов, оказывающихся в ее досягаемости (Hardt, Negri 2000: 13–14). Империя включает систему узлов и соединительных линий, которые, на самом деле, заменяют мировой атлас. Тем не менее, я уже указывал в другом месте, что, сквозь призму теории комплексности, подобная Империя функционирует скорее как «странный аттрактор», нежели как завершенная система (Urry 2003a). Таким образом, общества с течением времени затягиваются как воронкой в «раковину» империи, под которой следует понимать «имперскую иерархию, основанную на сетях», без нужды в сильном соприсутствии территориальностей (Aaltola 2005: 268). В современных обществах все более заметен единый имперский *центр*, со знаковыми зданиями, ландшафтами мирового наследия, спроектированными знаменитостями аэропортами, глобальными брендами и т. п. Общества притягиваются к аттрактору Империи в мире-как-сцене, состязаясь за лучшие контуры зданий, аэропорты, дворцы, галереи, стадионы, инфраструктуры, игры, героев спорта, квалифицированную рабочую силу, университеты и безопас-

ность. За пределами центра его влияние распространяется через номинальные национальные границы в виде имперских представителей, прилетающих в «спицы» из имперского узла. Аалтола говорит о том, что «имперская иерархия, основанная на сетях, сплетается при помощи системы авиапутешествий... ей удастся создать географию экономического, яркого и политически мощного узла... обозначающую здоровый, стабильный и предсказуемый мировой порядок» (Aaltola 2005: 268).

Соединенные Штаты пока — самая мощная в этом смысле Империя в «мире-как-сцене», с различными альтернативными центрами (Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Вашингтон), множеством символов власти (Пентагон, Уолл-стрит, Голливуд, университеты Лиги плюща, техасские нефтяные скважины, Силиконовая долина, музей МОМА), массивной и плотной транспортной инфраструктурой, проницаемостью некоторых границ, гигантским «имперским» экономическим и социальным неравенством и сетями, связывающими ее через путешествия и коммуникации почти со всеми другими обществами. Однако каждое общество в качестве империи производит свою противоположность, ко-эволюционирующего Другого, и бунтарское Множество (multitude) в империи США порождает могущественных и Множественных Других. В производстве «Империи-и-Множества» происходят гигантские трансформации через глобальные «флюиды» (fluids) отмывания денег, наркоторговлю, городскую преступность, поиски политического убежища, контрабанду людьми, работоторговлю и городской терроризм. Все эти и многие другие «флюиды» зависят от прохода пассажиров через аэропорты, и в результате пространства Множества и Империи смешиваются и перекрываются, как это было 11 сентября 2001 г. (см. о глобальных «флюидах»: Urry 2003a).

Итак, авиаперелеты и системы являются самыми важными для организации глобального порядка, они по-

рождают массовое движение, новые формы проживания, взаимосвязанность, новые формы неравенства, новейшие глобальные места встреч, амбивалентные перекрытия, новые режимы видения и улучшенные отношения Империи как аттрактора. Некоторые другие аспекты будут рассматриваться в последующих главах, включая взаимосвязанность между физическими и виртуальными мобильностями в следующей главе и значение авиапутешествий в изменении климата в главе 13.

## Заключение

В этой главе я продемонстрировал различные аспекты роста «аэромобильности», начав с краткой периодизации некоторых наиболее поразительных изменений в аэропространствах прошедшего века. В главе 13 будут рассмотрены и другие возможные последствия этого роста, включая сюда развитие персонализированного воздушного транспорта — что описывалось как «самолет в каждом гараже», и инновацию систем массовых космических путешествий. Я также проанализировал прочие аспекты рисков авиапутешествий и пересекающихся компьютерных экспертных систем, которые сейчас делают эти путешествия возможными, особенно в контексте того, как новые риски террористических атак повлияли на хрупкие летательные аппараты.

Далее я показал, что полеты, самолеты, аэропорты и аэропортовые города являются главными в современном глобальном упорядочивании, и предположил, что без комплексных систем массовых авиапутешествий не было бы «глобализации», как ее сейчас понимают. Аэропространства включают в себя некоторые взаимозависимые системы иммобильности, которые позволяют существовать быстрым глобальным мобильностям на дальние расстояния (Adey 2006b: 87).

Анализируя природу аэропространств, я заявил, что они не являются ни «не-местами», ни традиционными местами, пригодными для проживания. Аэропространства скорее типичные представители тех «мест», которые предлагает глобальный порядок, показывая множество пересечений и сходств с городами и столицами по всему миру. Становится все сложнее отличить аэропространства от некоторых других пространств в глобальном порядке; по мере того, как системы авиапутешествий выдвигаются вперед и занимают все больше разного вида мест, происходит пере-различение, и концентрационный лагерь аэропространства превращается в правило (Diken 2005: 147). Поэтому не только пассажиры все больше летают по миру, но и системы как движения, так и секьюритизации, создающие возможность таких путешествий, тоже перелетают с места на место, поселяясь во многих городах, объектах модернизации аэропространства (при этом также часто происходят утечки персональной информации, которыми пользуются киберпреступники). Как подтверждают Фуллер и Харли в «Авиополисе», «мы знаем, что Суджич и Вирилио правы: аэропорт — город будущего» (Fuller, Harley 2005: 48), и формы автоматизированного, хотя и периодически сбоящего надзора в таких городах — это тоже будущее.

## ГЛАВА 8

### СОЕДИНЯЯ И ВООБРАЖАЯ

*«Возьмите 73-летнюю Грейс Эйнджел, которая родилась в Вэндсворте и 50 лет прожила в своем доме в Тутинге [Лондон]... Она редко покидала Вэндсворт; ей нравилась местная община... В то же время, ее жизнь не ограничивалась родными краями. Она говорит, что писала письма во Францию и США».*

Fennell 1997: 45

В предыдущих главах я представил различные системы мобильности, а также на примере отдельных случаев проанализировал, как некоторые системы определяли дальнейшее историческое развитие того или иного ландшафта. Я также отметил, что системы мобильности не следует рассматривать как нечто автономное и замкнутое, так как они частично зависят от того, каким формам путешествия отдается предпочтение, а порой сами дают начало новым режимам коммуникации и новым формам удаленной (at-a-distance) организации. В главе 1 я перечислил исключительные трансформации в сфере транспорта и коммуникации, произошедшие в Европе около 1840 г., в самом начале мобилизации современности. В число транспортных систем, зародившихся в этот исключительный момент, входят железнодорожная и морская пароходная; в сфере коммуникаций уже существовала система национальной почты, но начали развиваться коммерческие телеграфные услуги, была изобретена фотография и распространилась мода на печатные путеводители. Тем не менее, как уже отмечалось ранее, изучение путешествий и транспорта в академических кругах еще недавно велось отдельно от анализа комму-

никаций, словно они являются совершенно отдельными, ничем не связанными системами.

В этой главе я покажу, как коммуникации вписываются в изучение путешествий и транспорта, а также проанализирую те некоторые области, в которых они уже тесно переплелись. Связь между ними проявляется двояко. Во-первых, многие коммуникации напрямую касаются путешествий, их графика и организации, достижения мест и встреч на месте. Некоторые такие коммуникации являются «личными», как, например, звонок другу с просьбой о встрече. Другие коммуникации безличны или «социализированы», как разрабатывавшаяся Томасом Куком с 1841 г. система «пакетных» туров. Во-вторых, коммуникации и путешествия частично заменяют друг друга в том смысле, что коммуникации порой успешно замещают путешествие, а некоторые путешествия делают ненужной коммуникацию. Я полагаю, что существует множество способов, при помощи которых коммуникации заменяют или дополняют телесное путешествие.

Также я покажу, как современный мир порождает между ними некоторые новые, чрезвычайно тесные взаимоотношения по мере того, как коммуникации теряют привязку к месту. Коммуникации путешествуют сами и переопределяют, что должно перемещаться и передаваться через них, а чему следует оставаться дома или в неподвижности. Я рассмотрю те аспекты Интернета и мобильной телефонии, которые лишают коммуникации привязки к месту и способствуют появлению промежуточных пространств и времен.

Следует сразу указать, что существует много средств коммуникации (см.: Thrift 1996: 264–267). В их число входят гонцы, почтовые голуби, письма, телеграммы, книги, радио, почтовые и поздравительные открытки, газеты, телефоны, телевизоры, имейл, СМС, Интернет, видеоконференции и т. п. Простая классификация этих форм делит их на коммуникации «один-к-одному» (личное письмо), «один-ко-многим» (телевидение) и «многие-

ко-многим» (электронная доска объявлений). Некоторые коммуникации являются двусторонними, например, телефонный звонок, а другие — односторонними, как телевизионная не-интерактивная трансляция. Каждая из этих форм коммуникаций включает в себе различные системы, которые позволяют вычислять и отслеживать людей и объекты, образуя, как я уже указывал, «технологическое бессознательное», которое приписывает «тела-в-среде» (*bodies-with-environment*) к определенному адресу, практически не предоставляя никакой информации на входе (Thrift 2004с: 177). Эти виды адресов, людей и объектов дают возможность совершать одни и те же действия практически не задумываясь. К подобным системам относятся адресные книги, расписания, номера домов, дневники, телефонные номера и справочники, системы бронирования, почтовые коды, электронные адреса, штрих-коды и т. д.

В следующем разделе я проанализирую некоторые элементы виртуальных коммуникаций или путешествий, которые задействуют новые виды сущностей, образующих фон жизни, и личных связей большинства людей. Будет показано исключительное значение различных преобразований, случившихся в 1990-х годах и породивших новые виды адресации и связи. Затем я вкратце рассмотрю «воображаемое путешествие», особенно по телевидению, а потом обращусь к развитию «мобильников», которое кардинальным образом освободило коммуникации от привязки к месту и снабдило человеческое тело новым протезом. Этот анализ мобильной телефонии очень полезен для дальнейшего обзора «обживаемых машин (*inhabiting machines*)», самым ранним примером которых и являются сотовые телефоны. Далее я представлю краткие выводы всей главы.

Моя цель — рассмотреть те каналы коммуникации, которые в какой-то степени уже переплелись с режимами телесного путешествия. В частности, я собираюсь уделить особое внимание тому, как составляются систе-

мы, содержащие в себе элементы физического движения и режимы коммуникации. При этом я постараюсь избежать обычного высокомерия ученого, полагающего, что в его время происходит некий эпохальный переворот и все является гораздо более значительным, нежели то, что случалось раньше или тогда же, но в иных местах (см. главу 13 о видах будущего).

## Виртуальное путешествие

Несмотря ни на что, я начну с замечания, что в современном мире поднимаются мощные, взаимозависимые интеллектуальные системы, которые посредством нового программного обеспечения все сильнее и все более повсеместно организуют производство, потребление, путешествия и коммуникации.

Здесь я развиваю идеи Трифта о разных режимах «природного (на первый взгляд) порядка», каждый из которых образует фон человеческой жизни, существующий сам по себе (Thrift 2004b). Я выделяю три таких природных фона. Первый — это «природный порядок» рек, холмов, озер, бурь, почвы, снега, земли и т. п., на фоне которого вполне очевидным образом и разворачивалась большая часть человеческой истории. Второй — это фон, состоящий из «искусственных» объектов эпохи промышленной революции, таких как поезда, трубы, пар, отвертки, часы, бумага, радио, машины и т. п. И третий — образованный «виртуальными» объектами, результатом революционных изменений в аппаратном и программном обеспечении компьютеров, таких как мониторы, кабели, «мышки», электрические сигналы, космические спутники, рингтоны и т. п.

В данной главе рассматривается последний вид природного фона, виртуальная природа, которая имеет множество точек соприкосновения с миром «движения». Эти неперенные и будничные виртуальные объекты облада-



ют «беглой материальностью» (*fugitive materiality*), которая порой заметна только тогда, когда они ломаются, что периодически и происходит. Подобные объекты сложно рассматривать, потому что обычно они реализовываются через свои функции. Каждый из них требует адресных систем, в рамках которых каждый человек или объект известен всем другим. Мелкие частицы аппаратного и программного обеспечения работают повсюду, в бесчисленных и самых неожиданных местах, и часто сами находятся в движении. GIS и GPS потенциально способны «вычислить и отследить», скрытым образом имитируя их, множество людей и объектов по всему миру, потому что они оставляют виртуальные следы (см: Thrift 2004b).

Итак, фоном жизни XXI в. являются виртуальные объекты, которые всегда рядом и воспринимаются как данность и при этом испускают и улавливают различные потоки — это то, что Кнорр Цетина называет «поточной архитектурой» (*flow architectures*) (Knorr Cetina 2003). Подобные фоны не являются простыми или фиксированными средами действий; они — все более чувствительные среды, которые трансформируют и подстраивают нашу жизнь, при этом оставаясь незаметными. Такие чувствительные среды в будущем смогут использовать аффективное вычисление для определения, например, эмоционального состояния и уровня потенциального стресса водителя. Главным в жизни становятся цифры и вычисления, то, что Трифт называет «квалькуляцией», основанной на системах, дающих возможность считать, измерять, ранжировать и архивировать, причем люди редко догадываются о таких вычислениях или сами когнитивно неспособны их много (или даже немного) проделывать (Thrift 2004b).

Эти системы, разрабатываемые по преимуществу частным сектором и в него же внедренные, основаны на программном обеспечении и призваны делать так, чтобы некоторые действия казались лишенными исключительности и проблематичности. Программы обеспечива-

ют с большей или меньшей вероятностью, что продукт будет куплен, встреча состоится, детали привезут на завод, самолет будет ждать, послание дойдет до адресата, деньги придут и т. д. (Thrift, French 2002). Программные системы делают возможными повторяющиеся или итеративные действия, и по большей части это происходит без сознательного обдумывания или вмешательства.

Подобные системы распределяют по миру людей, деятельность и экономику. Кастельс называет получающийся паттерн «сетевым обществом». Его социальная структура основана на сетях, приводимых в движение коммуникационными технологиями и микроэлектронной информацией (Castells 2004). Исторически сети существовали и раньше, но до того, как разразилась революция в микроэлектронике, по мнению Кастельса, они уступали вертикальным иерархическим организациям. Сети черпают свою силу в гибкости, приспособляемости и самоорганизуемости, но перерастая определенный порог, они становятся менее эффективным режимом организации, частично из-за времени, необходимого для коммуникации по всей сети. По словам Кастельса, именно рост коммуникационных технологий, основанных на микроэлектронике, повысил потенциал сетей, дав им преимущества гибкости, масштабируемости, живучести и растущей портативности. Кастельс полагает, что сети набрали силу благодаря таким чертам, как самоорганизуемость и краткосрочность, а не централизованно-иерархическому управлению, свойственному рационально-правовым бюрократиям старого стиля. Он показывает, какое «хаотически» подрывное влияние оказал персональный компьютер на государственную бюрократию Советского Союза, исторически контролировавшего все информационные потоки, включая и доступ к фотокопировальным аппаратам (Castells 1996: 36–37; 2001). Хотя понятие сети и кажется чересчур общим, все равно не остается сомнений в том, что произошел сдвиг от более иерархических к более сетевым

режимам экономической и социальной организации и что этот сдвиг связан с развитием коммуникационных технологий, базирующихся на микроэлектронике и позволяющих новые, более быстрые виды коммуникации, особенно вида «один-ко-многим» и «многие-ко-многим» (Castells 1996; 2001).

Чем обусловлено это быстрое развитие сетевого режима, базирующегося на микроэлектронике и новом программном обеспечении? Ключевым моментом были 1989–1990 гг. (как и 1840–1841 гг., см. главу 1). Что случилось в этот момент? Во-первых, почти в одночасье рухнул советский коммунистический режим, частично, по Кастельсу, из-за его неспособности развивать новые информационные технологии и, следовательно, растущей зависимости от вычислительных технологий США (Castells 1996). Коллапс советской империи укрепил американскую Империю и открыл практически весь мир для новых систем виртуальных коммуникаций (как исчезновением апартеида в Южной Африке была «открыта» вся Африка).

Во-вторых и в частности, в это время Тим Бернерс-Ли «изобрел» Всемирную Паутину (WWW), которая благодаря концепциям URL, HTTP и HTML позволила (почти) бесшовно переходить от сайта к сайту, не обращая внимания на условные границы стран, языков, тем и научных дисциплин. Этот новый язык и архитектура дали начало потрясающей череде новых проектов, услуг и видам коммуникабельности.

В-третьих, тогда началось развитие мобильной телефонии, особенно в компании «Nokia», которая превратилась из производителя туалетной бумаги в ведущего производителя сотовых телефонов, и в «Vodafone», теперь являющейся крупнейшей по обороту компанией мобильных телекоммуникационных сетей.

В-четвертых, все крупные финансовые рынки перешли на круглосуточную он-лайн торговлю в реальном времени, с доступом из любой точки мира. Это раннее

использование виртуальных коммуникаций лишило многие национальные рынки и национальных поставщиков большинства видов финансов и возможности оказывать многие финансовые услуги.

И в-пятых, во время войны в Персидском заливе в 1991 г. были разработаны и прославились новые системы круглосуточного вещания в реальном времени, основанные на технологиях виртуальной коммуникации; вскоре многочисленные пересекающиеся телевизионные и интернет-каналы перешли на вещание по схеме 24/7.

Все эти разнообразные, но взаимозависимые системы, возникшие приблизительно в 1990 г., во-первых, вызвали массовое распространение виртуальных соединений и одновременно — ввели виртуальные объекты в фон большей части социальной жизни. Это можно описать как переход со стационарного деревянного зафиксированного «стола» ученого-одиночки к эфемерному мобильному и заменяемому «рабочему столу» компьютера, который может занимать кто угодно (еще одна параллель: от религиозной «иконки» к «иконке» компьютера). Переведенная в цифровой вид, информация перешла на режимы мобильности, которые в значительной степени отделены от материальной формы или присутствия (Hayles 1999: 18–20; Urry 2003). Информация путешествует (более или менее) повсюду и мгновенно, следуя флюидной сети. Ее хранилища нельзя сжечь, как средневековую библиотеку. Для человеческого опыта главными являются эти мерцающие «экраны» и проницаемость жизни на этих экранах (Turkle 1996). А еще на этих экранах, поселившихся на работе, в домах, аэропортах, торговых центрах, почтовых отделениях, магазинах, гаражах, поездах, самолетах и даже машинах, почти всегда присутствуют «незнакомцы», скрытые и вечно указывающие на другие миры и альтернативные возможности (см. об «охватывающем телевидении»: McCarthy 2001).

Во-вторых, эти системы, судя по всему, породили миры, которые меньше базируются на предсказуемом

и заданном соприсутствии и которые я рассматриваю ниже как «сообщества соседства». Особые Другие не просто «там», или, скорее, они там или могут быть там, но в основном через посредство того, что я называю виртуальной природой, арсенал виртуальных объектов, распределенных по относительно отдаленным сетям. Явно изменившиеся сферы рабочей, семейной и социальной жизни стали более осетевленными, более похожими друг на друга и более взаимозависимыми. В главах 9 и 10 я покажу, как через такие коммуникационные технологии из одной области в другую протягиваются дальние знакомства, особенно заметные с ростом сетевого капитала, который усиливает одни узлы и ослабляет все остальные. Кастельс описывает это так:

«Для нашего мира характерно расширение и приращение тела и ума человеческих субъектов сетей взаимодействия при поддержке коммуникационных технологий, основанных на микроэлектронике и программном обеспечении. Эти технологии все больше проникают во все сферы человеческой деятельности за счет растущей миниатюризации [и, можно добавить, портативности]» (Castells 2004: 7).

В данной книге я показываю, что информация и коммуникационные технологии и особенно новые виды программного обеспечения действительно трансформируют сети и социальную жизнь, изменяя фон, на котором происходит движение человека, при помощи новых обыденных виртуальных объектов, которые перестраивают «технологическое бессознательное».

Эти приращения к телу также способствуют распространению социальных сетей, которые все больше зависят, даже в дружеской и семейной жизни, от виртуальных объектов, притаившихся на заднем плане и часто незамечаемых. Здесь, однако, важны периодические телесные путешествия и особенно личные встречи невероятно разнообразных по своему характеру людей, сделавшиеся возможными благодаря новым «пространствам

движения», которые также стали и их составной частью. Подход Кастельса кажется излишне когнитивистским, особенно в том, что касается его анализа нового «сетевого общества» сквозь оптику «информационализма» и его освобождения от мест, границ и привязок (переход со «стола» на «рабочий стол» компьютера).

Однако если аргументация Кастельса грешит когнитивизмом (а следовательно, и номадизмом), другие аналитики виртуальных объектов чересчур ностальгируют по до-виртуальным «сообществам», чьи характерные черты кажутся им безнадежно и негативно трансформированными новыми процессами коммуникации (это, следовательно, вид седентаристской аргументации, см.: Putnam 2000; Urry 2004a; и главу 1). Чтобы преодолеть и номадистскую, и седентаристскую позиции и определить природу «довиртуального» мира, якобы трансформированного, следует различать три значения термина «сообщество» (community) (Bell, Newby 1976). Первый — это «сообщество» в топографическом смысле. Этот термин отсылает к поселению и основан на представлении о географическом *sosiedstve* (propinquity), но никак не определяет качество социальных отношений в таком поселении интенсивного соприсутствия. Такие соседствующие соприсутствующие «сообщества» сейчас не играют статистически значимой роли.

Второе значение: «сообщество» как *локальная* социальная система, в которой локализован и к которой относительно привязан набор систематических взаимоотношений социальных групп и институций.

Третье: это причастность (communion), человеческая общность, характеризуемая тесными личными узами, эмоциональной теплотой отношений между членами сообщества. Именно последнее значение имеют в виду, когда говорят об «общинных» отношениях, которые находятся в упадке или под угрозой упадка, частично из-за новых коммуникационных технологий (см.: Putnam 2000). Это — сообщество «аффективности».

Кроме того, в отношении виртуальных объектов и коммуникаций утверждалось, что виртуальные сообщества не являются реальными (иначе говоря, аффективными) (Jones 1995: 24; Sardar 1996). На заре Интернета было принято говорить, что, хотя виртуальные сообщества имеют больше (дальних) знакомств, эти связи «станут более хрупкими, прозрачными и эфемерными» по мере того, как электронное пространство превзойдет по своему комплексному разнообразию существовавшее прежде социальное пространство (Heim 1991: 74). Считалось, что виртуальным сообществам не хватает сути «реальных сообществ», что они дают лишь «жизнь на экране», а не эмоциональную, аффективную «причастность» (Turkle 1996).

Этому утверждению, однако, можно противопоставить несколько важных доводов. Во-первых, Белл и Ньюби утверждали (тридцать лет назад!), что причастность, т. е. чувство общности, не обязательно производится каким-то особым типом поселения и что оно может возникнуть даже тогда, когда его «члены» не проживают в непосредственном соседстве. Существует много способов поддерживать аффективную причастность, и некоторые из них включают телесное движение, а не статичность. Это движение может проходить в пределах неких границ, как, например, совместная прогулка по избитым тропам и дорогам, или за их пределами, к другим местам, через телесное путешествие, коммуникации или воображаемое путешествие. Реймонд Уильямс в «Приграничном крае» запечатлевает «сети, установленные мужчинами и женщинами, тропинки и территориальные структуры, созданные по время их движения по местности, и пути, по которым они взаимодействуют и сталкиваются друг с другом» (Pinkney 1991: 49; Williams 1988). Мэйси утверждает, что идентичность места устанавливается по большей части во взаимодействии с другими местами, которые иногда могут быть, как она выражается, «прогрессирующими» (Massey 1994b: 180).

Итак, нужно признать, что путешествия и коммуникации могут стать основой аффективности.

Во-вторых, судя по всему, регулярное соприсутствие важно даже в виртуальных пространствах (Baum 1995: 157). Личные встречи могут усилить «волшебные, исключительно личностные, глубоко эмоциональные узы, которые этот посредник помог сформировать» (Rheingold 1994: 237). Виртуальные пространства, видимо, зависят от моментов соприсутствия лицом-к-лицу для развития доверительных отношений. Люди время от времени встречаются и вместе проживают в общем месте. Не существует фиксированного числа необходимых путешествий, также как не происходит и непосредственной «подмены» телесных путешествий виртуальными. Судя по всему, виртуальное и телесное путешествие трансформирует саму природу и нужду в соприсутствии. Коку, Нейзер и Уэлман на основании своего исследования сообщества ученых утверждают, что «частые контакты в Интернете — это дополнение к частым контактам лицом к лицу, а вовсе не их замена» (процитировано в: Putnam 2000: 179). Другое исследование указывает на то, что люди, часто общающиеся онлайн, являются и самыми активными участниками добровольческой и политической работы в местной общине (Wellman 2001: 10). Круг их контактов может быть по преимуществу местным, но значительно более широким, чем у тех, кто не участвует в интернет-общении. Виртуальные связи, таким образом, поддерживают более широкие локальные связи и тем самым телесные путешествия.

Судя по результатам исследования географии социальных сетей молодежи на северо-западе Англии, электронная почта дает возможность всем в рамках сети делиться и получать равный доступ к одной и той же информации (см.: Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 8). Таким образом, ответственность за организацию мероприятий распределяется более равномерно. Кроме того, все получают доступ к документам, касающимся даты и



места проведения в свой электронный почтовый ящик, к которому они могут обратиться позже. Имейл, похоже, способствует увеличению числа личных встреч, а не уменьшению.

«Он облегчает встречу с людьми потому, что меньше усилий тратится на написание маленького письма и рассылку его некоторому количеству людей в смысле координации и сбора людей... Например, когда два года назад была моя очередь устраивать холостяцкую пиршуку, я сделал все по имейлу, и это отлично сработало, потому что получилось согласовать даты, выяснить дни, когда людям удобно, а когда нет... Это лучше, чем вечная неразбериха, когда ты идешь от одного к другому, а потом обратно... тут выходит, что все... передается всем из одного источника (мужчина-архитектор, тридцать с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 115).

Более того, теперь, когда некоторые виды информации могут проделать путь по всему миру за считанные секунды, можно сказать, что характер личных встреч изменяется. Вебер и Чон предположили, что:

«Так как сейчас можно обмениваться большим количеством информации посредством технологий, то, когда речь заходит о личных встречах, возникает больше необходимости выстраивать отношения. Следовательно, в будущем встречи будут сильнее концентрироваться вокруг социальных аспектов, а не на деловых вопросах, которые можно разрешить при помощи технологий» (Weber, Chon 2003: 206).

Следовательно, личные встречи в будущем станут менее походить на традиционное (одностороннее) преподнесение информации и пассивное ее выслушивание, а более — на выстраивание и поддержание сетей и обмен социальными товарами. Будущие деловые встречи также могут стать более кооперативными и аффективными, включающими сетевое общение, двусторонними коммуникациями, совместными переживаниями и коллективной работой (Davidson, Cope 2003: 139).

И все это потому, что на «настоящих» встречах, по словам Коллиса, происходит по-разному:

«Неожиданно столкнуться носом к носу на улице и распить по стаканчику — все это может оказаться настоящим праздником. Здесь ничего нельзя просчитать; все на интуиции, ощущается только нутром; вся надежда на счастливый случай. Кто, например, ходит на конференции, чтобы слушать выступления? Тут главную роль играют связи и знакомства. Или шанс подольше побыть с боссом и коллегами» (Collis 2000: 64).

В более широком смысле Минцберг описывает все это как *ритуалистические* аспекты соприсутствия:

«Происходит обмен сплетнями о знакомых и коллегах, работающих в той же области; делаются замечания о случайных встречах с теми участниками, которые недавно опубликовали то, что было прочитано; обсуждаются важные политические события и их тайная подоплека. Кажется разумным вывод, что в подобных обсуждениях руководитель может действительно почерпнуть много информации и что этот факт делает такие официальные, хотя и личные встречи мощным оружием» (процитировано в: Schwartzman 1989: 75; см. также: Lodge 1983).

Этнографическое изучение виртуальных рабочих групп, действующих в глобальном масштабе, выявляет схожие аффективные черты. Как заметил руководитель одной из таких виртуальных групп:

«У нас через две недели будет совещание глобальной группы... самая удачная шутка — “а виртуально это сделать нельзя?”... Я говорю всем “нет”, мы не можем сделать это виртуально, до сих пор у нас все шло отлично виртуально, но если мы не выпьем и не поедим вместе, по-настоящему, не поболтаем, то не станем “настоящей командой”... А вот потом для поддержания этого мы сможем использовать технологии» (процитировано в: Nandhakumar 1999: 53).

Вторя Бодену, Нандакумар полагает, что персонализированные доверительные отношения жизненно

необходимы для работы виртуальной группы, и хотя доверительные отношения до некоторой степени можно поддерживать и виртуально, для того, чтобы установить это доверие, необходима хотя бы одноразовая социальность лицом-к-лицу (Nandhakumar 1999: 55; Boden 1994; см. также главу 10).

На самом деле, в делах оказываются одинаково важны и нетворкинг (networking), и прямой личный контакт, особенно для тех, кто работает в информационной или коммуникационной отрасли! Идеальным пространством для такого многомерного нетворкинга являются места с «культурным гулом» (cultural buzz). Рабочее помещение перекочевало из официальных офисов, функционирующих с 9 до 17 часов, в «клубы», полные неформальных разговоров, мозговых штурмов и сплетен. В наше время соприсутствия новые офисные здания все больше и проектируются вокруг «клубного пространства», предназначенного для встреч с коллегами (Thrift 2000; Laurier, Buckner 2004). Аффективные беседы соприсутствия перемещаются в кафе через два столетия после того, как «Lloyds Insurance of London» была организована в кофейне и только потом переместилась в собственную контору. Лорьер и Бакнер анализируют, как стилизованные кафе становятся «площадкой для деловых встреч», куда бизнесмены и профессионалы заходят поболтать с коллегами, а также провести неофициальную встречу с клиентом и партнером, хотя вокруг таятся различные виртуальные объекты типа «готовые-к-употреблению» (Laurier, Buckner 2004; Wittel 2001). В местах для нетворкинга размываются некоторые различия между социальной и профессиональной жизнью, друзьями, коллегами и клиентами. Сейчас в городах расцветают места креативной социальности и сообщества, в которые переходят социальные сети, чтобы встречаться, делать дела или развлекаться. Что наиболее важно: такая социальность лицом-к-лицу и такие места встреч превращают безличные «большие миры» в маленькие миры

аффективного общения. Как сказал один из интервьюируемых в исследовании Уиттела:

«Для меня все эти совещания и конференции — это возможность снова увидеться с людьми, сказать мимоходом “привет”, обычно это разговор на две минуты, как дела, как бизнес, и это все, что нужно» (Wittel 2001: 67; Thrift 2002; Florida 2002).

Тем более, что пока видеоконференции — это утонченная версия физической встречи в терминах телесных метафор, социальности и аффекта. Они *пока* и не похожи на личные встречи. Как сказал один из участников виртуального проекта: «конечно, из-за отсутствия зрительного контакта мы даже не знаем, когда они на нас смотрят... это больше похоже на телевидение» (Sarker, Sahay 2004: 11). Таким образом, хотя виртуальные конференции и могут заменить некоторые виды личных путешествий, кажется, что виртуальные встречи, в основном, *дополняют* традиционные встречи, лекции, пленарные заседания и конференции (Cairns et al. 2004: 290). Некоторые утверждают, что «видеоконференции — это прекрасный вторичный инструмент, стоящий сразу же после первичного личного знакомства» (Standage 2004). Видеоконференции более прочих затрагивают работу глобальных команд, позволяя видеться тем, кто иначе бы не приехал на встречу (Collis 2000: 68).

Схожее развитие проходит и работа на дому. В Великобритании 7,4% занятого населения утверждает, что они являются надомниками всю неделю или ее часть. В последние годы происходит ежегодный рост этого вида занятости на 13% (Hotopp 2002: 315). Другие исследования показывают, что число предприятий в Великобритании, которые дают сотрудникам возможность работать удаленно, увеличилось поразительно, почти удвоившись к 2000 г. и достигнув 60% (PIU 2002: 16). Работа на дому, судя по всему, растет наиболее быстро у тех, у кого есть «офис» на «реальном» рабочем месте

или хотя бы есть доступ к такому (Reeves 2002; PIU 2002: 16). Это означает, что сотрудники могут жить дальше от своих формальных рабочих мест, но периодически их посещать. В самом деле, было отмечено: «возможность пообщаться с коллегами — это ключевой фактор удовлетворенности своей работой. В работе важна и хорошая компания, и хорошая компенсация» (Reeves 2002; Gillespie, Richardson 2004). Периодические надомники могут менять рабочее место, переходя из официального «офиса», где они заняты «работой» с 9 до 17 часов, в «клуб», где неформальные разговор, мозговой штурм и сплетни являются главной деятельностью. Так, некоторые офисы «стали немного напоминать клубы, в которых сотрудники могут болтать, встречаться, обмениваться сплетнями и сообща искать решение проблемы» (Cairncross 1997: 41).

Параллельно происходит быстрое разрастание диаспорных «сообществ», которые увеличивают масштабы, охват и значение всех форм путешествия для разветвленных семей. В настоящее время ежегодно мигрирует 200 миллионов человек, в два раза больше, чем в 1980 г. (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/programmes/newsnight/4995388.stm/assessed25.6.06>).

Например, наличие Интернета является центральным моментом для того, кто хочет быть подлинным «трини» на Тринидаде. Там он «просочился во все сферы общества» и считается крутым, стильным и модным (Miller, Slater 2000: 27; см.: Hiller, Franz 2004). По мере того, как виртуальное путешествие становится частью будничной жизни, оно трансформирует ощущение того, кто близко, а кто далеко, кто присутствует, кто отсутствует. Оно меняет характер соприсутствия и мы можем констатировать, что «интернет-медиа настолько проникли в другие социальные пространства, что они могут оказаться в самых будничных социальных структурах и отношениях, которые они трансформируют, но никак

не могут сбежать в замкнутую саму на себя кибер-изоляцию» (Miller, Slater 2000: 5). Само различие между «on-line» и «off-line» постепенно исчезает, так как «многие общинные связи становятся сложным танцем встреч в Facebook, запланированных вечеринок, уроков по телефону, имейлов одному человеку или сразу многим и широкими онлайн-дискуссиями между людьми, имеющими общие интересы» (Wellman 2001: 11).

Эта «де-дифференциация» между виртуальными и другими каналами и коммуникационными технологиями особенно ярко заметна в «социальных сетях» Интернета, таких как Bebo, MySpace, Friendster, Facerparty и т. д. Это все — гигантские сообщества, в 2005 г. у MyFriend было 40 миллионов членов. Поколение MySpace — это больше подростки и студенты, «с удобством живущие в двух мирах сразу» и действительно одновременно использующие самые различные виды медиа, перемещающиеся по ним и решающие там множественные задачи ([www.businessweek.com/magazine/content/05\\_50/b3963001.htm](http://www.businessweek.com/magazine/content/05_50/b3963001.htm)). В США считается, что рост использования компьютеров молодыми людьми идет в основном за счет социальных сетей. Они, судя по всему, становятся новыми аффективными местами.

Многие фоновые виртуальные объекты, которые я упоминал, и те, которые будут рассматриваться в главах с 9 по 11, являются стационарными и размещаются в неподвижных коробках, притаившихся в углах офисов, домов и других публичных мест. Следовательно, возникает различие между мобильными людьми (и объектами) и относительно неподвижными машинами, даже хотя две из них время от времени привлекаются для того, чтобы повлиять на различные социальные практики, находящиеся в некотором смысле в движении.

## Воображаемое путешествие

Исторически самой влиятельной «стационарной» машиной был телевизор, застывший в углу миллиардов комнат по всему свету и обеспечивающий доступ чрезвычайно высокого уровня к другим местам, культурам и людям. Уже в 1950-х годах Хайдеггер предсказывал ускорение социальной жизни через «сжатие» времени и пространства и подчеркивал важность «мгновенной информации», поступающей по радио, а также то, что телевидение уничтожает удаленность и тем самым «дистанцирует» людей и вещи (Zimmerman 1990: 151, 209). Телевидение изменяет саму возможность взаимодействия и диалога, переделывая публичную сферу при помощи опосредованных форм квази-интеракции, продуцирующего новые способы самовосприятия и идентификации (Gitlin 1980; Meyrowitz 1985; Thompson 1995).

Тем не менее существует множество других форм воображаемого путешествия, когда люди «странствуют» через воспоминания, тексты, путеводители и рекламные брошюры, путевые записки, фотографии, открытки, радиопередачи и фильмы. Такое путешествие может служить заменой телесному (см. De Botton 2002), но чаще всего порождает желание побывать физически в других местах. В XIX в. письменные тексты, включая путеводители, были критически важны для воображаемого путешествия; в первой половине XX в. центральное место заняли фотографии и радио, а во второй половине столетия фильмы и телевидение стали главным посредником такого путешествия (по поводу кино и путешествий, см.: Tzanelli 2004; Beeton 2005).

Теперь я рассмотрю телевидение более подробно.

Телевизор функционирует как объект, медиа и культура (см. Urry 2000: ch. 3). Во-первых, это *объект*, который покупается, а потом занимает определенное место в какой-то конкретной комнате. Одним своим располо-

жением он диктует, каков должен быть дом и как члены семьи должны в нем проживать (также телевизор все больше задает существование других пространств, см.: McCarthy 2001). Телевизор и остальная часть мебели взаимно выстраивают друг друга, образуя фон будничного существования, «готового-к-употреблению» и незаметного, при том, что всем известно, что это такое и как им пользоваться (Scannell 1996: ch. 7).

Во-вторых, телевизор представляет широкий спектр *медиа*, многих служб, источников информации и средств развлечения. Все эти медиа выстраиваются в постоянный и беспорядочный телевизуальный поток (Meutowitz 1985: 81–82). Подобные медиа потребляются индивидуально и совместно. Их продукция привязана ко времени суток (также существует дифференциация потребления в разное время). Часть этой временной запрограммированности включает демонстрацию некоторых мероприятий «вживую». Потребление мероприятий вживую дает возможность человеку быть одновременно в двух местах. Мы можем в своем воображении поехать и оказаться на Кубке мира или в Нью-Йорке в тот момент, когда были разрушены «башни-близнецы» или во время цунами в Азии (Scannell 1996: 172).

В-третьих, радио и телевидение генерируют доминирующий коммуникационный обмен между семьями и внешним миром. Телевидение — это культура. Представление о телевидении как о мощной и при этом дифференцированной культуре аналогично словам Хайдеггера о радио:

«Я живу в скучной, серой горной деревушке... до мест третьеразрядных развлечений надо ехать на автобусе, а чтобы воспользоваться образовательными, музыкальными или социальными преимуществами первого разряда, надо совершить целое путешествие. В такой атмосфере жизнь становится вялой и апатичной. И вот в эту-то монотонность является радио и преобразует мой маленький мирок» (проецировано в: Scannell 1996: 161).



Хайдеггер описывает, как радио «настолько расширило среду будничной жизни, что отменило разрыв (de-severance) «мира»» (процитировано в: Scannell 1996: 167). Он подразумевал сближение, отмену расстояния или удаленности от событий, мест и людей. «Хайдеггер рассматривал, какие у радио были возможности преобразовать пространственность; приблизить вещи и тем самым поместить их в пределы досягаемости... поместить весь большой мир в пределы моей досягаемости... сделать его доступным для меня и для кого угодно» (Scannell 1996: 167). Телевидение *раскрывает* публичный мир событий, людей и мест. Люди втягиваются в публичный мир, раскрытый радио, телевидением, а теперь еще и Интернетом. Этот публичный мир перемещается в чей-то собственный «маленький мирок», и они сближаются (см.: Morley 2000). Таким образом, телевидение порождает нечто вроде глобальной деревни, размывает различия между частным и публичным, передним планом и задним, далеким и близким. Немногое остается скрытым от взгляда, так как телевидение в особенности делает почти все публичным явленным и дает возможность путешествовать в воображении практически всюду (см. Meyrowitz 1985; о «парасоциальном взаимодействии»: Thompson 1995). Особенно это касается глобальных событий, в которых мир наблюдает сам за собой издалека. Такие экстраординарные события разыгрываются на всемирной сцене. Именно через них, особенно начиная с 1990-х, циркулируют, опознаются и потребляются поражающие образы смерти, героизма, славы, трагедии или излишества, образы, наиболее важные для иконографии граждан мира и способные перемещаться и потреблять сам «земной шар» (Szerszynski, Urry 2006).

## Путешествия мобильных средств коммуникации

Однако в недавнем исследовании опрошенные молодые британцы сообщают, что для них более важными, чем телевизоры, являются их мобильные телефоны (Carphone Warehouse 2006: 8). В этом разделе я рассмотрю, как сегодня странствуют коммуникации, часто вместе с человеком и физически переплетенные с ним (и вместе с телевизионными программами, которые доступны на мобильных телефонах).

Самой первой «мобильной машиной» был плеер «Sony Walkman», который путешествовал со своим пользователем/носителем. Он был «практически продолжением кожи. Как и многое другое в современной культуре потребления, он подогнан, отлит под само тело... Он запрограммирован на движение — на мобильность, на людей, которые всегда на улице и куда-то идут, на путешествие налегке. Он — часть необходимого оснащения современного “кочевника”... доказательство высокого значения, которое придает мобильности культура поздней современности» (du Gay et al. 1997: 23–24).

Первоначальный плеер был оборудован двумя гнездами для наушников, таким образом, стационарно его могли слушать сразу двое. Однако вскоре стало ясно, что его пользуют исключительно индивидуально, особенно вне дома, когда люди находятся в движении, на прогулке, в поезде, самолете или автомобиле. И тогда, как и многие другие достижения прогресса, рассматриваемые в этой книге, плеер «Walkman» «был не просто задуман как устройство для индивидуального прослушивания — он стал таким в результате процесса, в котором соединились производство и потребление... Действия пользователей сыграли ключевую роль во внедрении, модификации и последующей доработке и маркетинге этого продукта» (du Gay et al. 1997: 59).

Затем iPod, лэптон, DVD-плеер и использование мобильного телефона для приема телепрограмм подхватили и развили дальше это «приватизированное» приращение движущегося тела. Хотя следует заметить, что книга, журнал и газета, которые развились как более древние средства коммуникации, тоже являются переносными.

Мобильная телефония вывела эту персонализированную портативность на новую высоту. Сейчас во всем мире больше новых мобильных телефонов, чем домашних. Считается, что существует 2 миллиарда пользователей мобильных телефонов (по сравнению с 1 миллиардом в 2004 г.). «Nokia» предсказывает, что к 2015 г. ими будет пользоваться около двух третей населения Земли ([www.guardian.co.uk/g2/story/0,,1806639,00.html#article\\_continue](http://www.guardian.co.uk/g2/story/0,,1806639,00.html#article_continue)). Мобильные средства коммуникации дают новые возможности: производить новые модные объекты, которые «готовы-к-употреблению» даже тогда, когда люди находятся в движении; делать так, чтобы телесные движения всегда нуждались в дополнении мобильным коммуникационным устройством; еще дальше передвигать взаимоотношения в сторону межличностной коннективности; продуцировать новые компоненты «сетевого капитала»; порождать новые виды коммуникабельности-на-ходу; развивать «промежутки» между домом, работой и местами досуга и сдвигать системы организации времени с «пунктуальности» к менее формальной «флюидной». Прежде чем рассмотреть все остальные разнообразные новейшие социальные паттерны, я начну с последних двух.

В главе 2 я отмечал, какое значение придавал Зиммель часам. Он утверждал, что «если все часы в Берлине внезапно разладятся и будут по-разному отставать и спешить, даже не больше чем на один час, то вся экономическая жизнь и общение в городе надолго прервется. Таким образом, техника столичной жизни просто

невообразима без самой пунктуальной интеграции всех видов деятельности и взаимоотношений в едином стабильном и безличном расписании» (Simmel 1997: 177).

Итак, комплексные системы отношений зависят от того, насколько пунктуально организованы встречи и другие виды деятельности, насколько они рациональны и вписаны в расписание, систему или «структуру высочайшей безличности», которая часто включает в себя и отстраненную вежливость (Simmel; 1997: 178; Toiskallio 2002: 171). Эта «системность» мобильности имеет решающее значение и приводит к тому, что индивид превращается в «простой винтик гигантской системы организации вещей и сил»; в результате «жизнь, в которой со всех сторон предлагаются разные стимулы, интересы, способы использования времени и духовных качеств, становится бесконечно легкой для личности» (Simmel 1997: 184).

Мобильная телефония, быть может, это изменит. В одном уже упоминавшемся исследовании показывается, что происходит сдвиг со времени «пунктуальности» ко времени «текучему и договорному» (Larsen, Urry, Axhausen 2006). В целом коммуникационные технологии чрезвычайно облегчают встречи соприсутствия. Большинство телефонных звонков кратки и касаются координации личных встреч и других форм десинхронизованной социальной жизни (Ling, Yttri 2002; Ling 2004). А недавнее исследование показывает, что координация может происходить и во время самой встречи, когда люди уже собрались (Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 8). Некоторые респонденты «тусуются» не с одной группой, а с более широкой сетью близких и дальних знакомых, связываясь с ними при помощи мобильного телефона. Люди шлют друг другу СМС-ки о местах проведения «мероприятий», «частных» вечеринках и интересных людях, и они скорее всего в конце отправятся повидать тех людей, с которыми они вначале не собирались встречаться. Как это описывает один респондент:

«Если я в одном баре, а они в другом, я пошлю им СМС-ку и скажу, что здесь не очень, слишком спокойно или слишком шумно, и тогда мы начинаем опрашивать друг друга... ты где? — ты идешь? — а я в Ворсити, и здесь классно. Тогда я иду в Ворсити. Это как будто иметь между всеми нами постоянную сеть (мужчина-швейцар, 20 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 121).

Таким образом, под «тусоваться» можно подразумевать постоянную координацию, переговоры и совместное движение как с теми людьми, которые присутствуют, так и с теми, которые отсутствуют. Это дает возможность встречаться с новыми людьми и попадать в места интересных «событий». СМС-ки — это часто экспромты, написанные в неформальном стиле, и порой одно и то же сообщение рассылается нескольким людям. Это делает возможным и текучую культуру встреч с периодическими приглашениями «присоединиться» (см.: Hulme, Truch 2005):

«Ну, это как вы сидите в офисе, или в 5–6 офисах в Ливерпуле, и тут мы, типа все идем выпить, вы с нами? И это все мгновенно случается. И это гораздо удобней, потому что можно мгновенно связаться (мужчина-архитектор, 30 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 122).

С мобильной связью больше не нужно ждать, когда кто-то «вернется домой», для того чтобы с ним о чем-то договориться. Респонденты рассказывают, как часто они звонят друзьям, чтобы сообщить, что они где-то неподалеку, и спросить, не хотят ли они встретиться выпить пива или кофе. «Часовое время», таким образом, дополняется договорной «сетью» или текучим временем мобильных коммуникаций. Теперь люди могут не только прийти вовремя, опоздать или прийти раньше срока, но и «отказаться принимать» часовое время, просто отправив сообщение, что они опаздывают, или предложив другое место или время для встречи. Хотя некоторых

респондентов и раздражает, что столь многие теперь совсем не заботятся о том, чтобы успевать вовремя, большинство согласно, что люди более спокойно относятся к опозданиям, если они им звонят или присылают сообщение об этом. «Я думаю, потому что все носят с собой мобильники, уже неважно, опаздываешь ты или нет (тренер по фитнесу, 30 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 119). Теперь ты должен не столько успеть, сколько проинформировать других, если опаздываешь. Если раньше координация заканчивалась с выходом из дома, теперь она часто подлаживается и достраивается на ходу. Недавнее исследование показывает, что две трети людей регулярно опаздывают на встречи и особенно винят в этом мобильные телефоны (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/magazine/5128394.stm>). Более того, мобильные телефоны снимают нужду в жесткой координации заранее, так как люди могут оставаться «в постоянном контакте», независимо от того, где они находятся (Katz, Aakhus 2002). Мобильные «телефоно-пространства» (phonespace) дают возможность существовать культурам текучих и мгновенных встреч, в которых место, время, состав участников и тема определяются при помощи звонка или СМС.

Еще это исследование доказывает, что люди смелее приглашают других, когда могут скрыться за неофициальным и/или коллективным характером электронной почты и СМС. Мобильные телефоны, с их многоадресной рассылкой, множеством контактов и отсутствием официоза, эффективны при распространении по дальним знакомым приглашений «присоединиться» и информации о местах проведения «мероприятий». Один молодой архитектор рассказал, как он рассылал приглашение пойти в кино каждую неделю по большой сети людей в колледже, где работал, и люди отвечали только тогда, когда хотели «присоединиться» (это также исключает неловкость при телефонном разговоре один-на-один с кем-то из «дальних знакомых»; Larsen, Urry, Axhausen 2006:

123). Значение «дальних знакомств», неформального присутствия и «новых лиц», судя по всему, стремительно растет в эпоху СМС и имейла (Wittel 2001).

Дальнейшее усиление этого процесса идет за счет «гибких автомобильных систем». Так же, как на заре современности близнецами были карманные часы и поезда, мобильные телефоны и автомобили являются близнецами поздней современности, когда социальные сети разбросаны и для социальной жизни требуется координация и путешествие (Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 7).

Мобильные телефоны дают возможность культуре текучих, мобильных встреч усиливать «межличностные» (person-to-person) сообщества и «сетевой индивидуализм», и на авансцену выходит отдельный человек (Wellman 2001: 238; см. о Японии: Ito, Okabe, Masuda 2005). В то время как знаковой для проводных телефонных линий была «межместная» (place-to-place) связанность, для мобильной телефонии таковой является «межличностная» сеть. «Мобильные телефоны дают кардинальное освобождение от места» (Wellman 2001: 238). Домашний телефон снимал необходимость в физическом соседстве для общения, но усиливал необходимость находиться в каком-либо конкретном месте. Персонализированные беспроводные миры допускают «сетевой индивидуализм», и каждый индивид становится, так сказать, инженером своих знакомств и сетей и всегда соединен (насколько позволяют батареи и вышки), неважно, движется он или стоит на месте. Как говорит Лайкоппи, «мобильный телефон портативен до такой степени, что кажется продолжением тела пользователя, это — персональный объект, который всегда под рукой... Куда бы индивид не шел, у него постоянно с собой личная сеть связей, которую в любой момент можно активировать» (Licoppe 2004: 139). Мобильный телефон освобождает людей от зафиксированности в пространстве, он является узлом каждой индивидуальной социальной сети и одним из самых часто используемых

в железнодорожных путешествиях предметов (Lyons, Jain, Holley 2007; Geser 2004: 4). Таков паттерн сетевого индивидуализма: «он соответствует мобильному образу жизни, усиливает его и физически рассеивает связи» (Wellman 2001: 239). Или, как говорит исследователь мобильной телефонии Таунсенд:

«Старые поминутные, почасовые, понедельные графики расшатываются постоянным потоком передоговариваний, реконфигураций и перепланирований. Каждый может быть прерван на полуслове и любой может прервать друзей и коллег в любую минуту. Индивиды живут в этом телефоно-пространстве, из которого им никогда не уйти, потому что это их первичная связь с темпорально и спациально фрагментированной сетью друзей и коллег, которую они сами для себя сконструировали» (Townsend 2004).

Такое широкое распространение культуры мобильных телефонов дает возможность существовать маленьким миркам коммуникативного соприсутствия посреди паттернов отсутствия, дистанцирования и разобщенности. Отсутствующие находятся на расстоянии звонка или СМС, поэтому можно продолжать общение со значимыми другими, двигаясь в океане чужаков (Roos 2001). Исследование, проведенное при финансировании компании «Cellnet», показывает, что темы звонков по мобильному и СМС — это, в основном, сетевые сплетни «всегда и повсюду», передаваемые живущими в «соединенном присутствии» другим, из более или менее рассеянной сети (Fox 2001). Постоянные сплетни на расстоянии помогают людям жить во фрагментированном мире, где у них нет возможности регулярно сталкиваться со своими дальними знакомыми. Фокс с энтузиазмом утверждает, что:

«Мы больше не живем в маленьких, тесно сплоченных племенах или сообществах... где естественным образом можно ежедневно контактировать с членами нашей социальной сети... Друзья и родственники рассе-



яны... Мы постоянно находимся в движении, большую часть времени проводим в дороге на работу и с работы, среди незнакомцев в поездах и автобусах или в одиночку, изолированные в своем автомобиле... [до мобильных телефонов] не было телефонного эквивалента регулярным кратким и освежающим встречам в деревне или маленькой общине, где частые свидания... гарантируют всем ощущение связанности со своей социальной сетью и кругом поддержки... Мобильные телефоны воссоздают паттерн более естественных человеческих отношений доиндустриальной эпохи: мы используем технологии космического века, чтобы вернуться к сплетням века каменного» (Fox 2001).

Итак, широкое распространение мобильных телефонов дает возможность индивидуализированным, но при этом соединенным маленьким миркам коммуникации существовать посреди отсутствия, дистанцирования и разобщенности. Однако, как было уже замечено выше, одновременно проявляется и большая индивидуализация, и большая зависимость от других и от систем коммуникации. Сложно избежать этих систем, учитывая важность коммуникации для координации гибкой социальной жизни, включая визиты к значимым другим. Агентность человека и социальные сети тесно переплетены с мобильными телефонами, имейлом и средствами телесного передвижения.

Люди особенно много звонят и рассылают сообщения, когда находятся в движении или в транзитном перемещении, и для современных городов характерно меньше «изолированности», а больше соединенности частных миров благодаря разговорам на расстоянии. Поезда, автобусы, автомобили, улицы и залы ожидания — вот места наибольшей коммуникации и вот когда время путешествия может стать «продуктивным» (Lyons, Urry 2005). Мобильные телефоны, судя по всему, наиболее полезны работающим на ходу, обеспечивая им связь с сотрудниками и клиентами (Laurier 2004). Больше пя-

той части железнодорожных пассажиров полагают, что наличие подобных устройств сильно улучшает их время пути. Те, кто путешествует первым классом, считает так особенно часто (Lyons, Jain, Holley 2007). Мобильные телефоны могут стать «попутчиками» до такой степени, что люди начинают чувствовать какую-то ущербность, если отправляются в дорогу без них:

«Я пойму, что его нет со мной потому, ну вы знаете, нельзя же выйти из дома и не заметить, что чего-то не хватает. Он должен быть со мной, определенно. Всегда быть со мной (мужчина, консультант по продажам, 20 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 113).

Молодые люди описывают свои мобильные телефоны как вид протеза, как будто они физически сливаются с телом. Мобильные телефоны позволяют им быть «настоящими» социальными существами. Без них они «теряются», будучи в полной зависимости от подобных систем:

«Я однажды потерял его. Это было ужасно, худшая неделя в моей жизни. Я не понимал, что я делаю и вообще... а самое скверное, что в нем остались все номера (швейцар, 20 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 113).

Я уже упоминал близкое по теме исследование, которое показывало, что новые виды социальной рутины порождают новые пространства, которые лежат в «промежутке» между домом, работой и социальной жизнью, образуя «межпространства». Это — места, где скрещиваются различные «поля» и «сферы» деятельности. Межпространства важны для реорганизации «жизни» или того, что мы можем описать как «накладные расходы» поддержания социальных сетей. Взаимопроникновение и перехлестывание полей порождает скорее одновременность, чем линейность, а также означает, что идентичности не обязательно отталкиваться от местопребывания, она может возникать из отношений и поддерживаться на ходу, в лиминальных «межпространствах» (Hulme,

Truch 2005: 141). Использование телефонов, мобильных, ноутбуков, СМС, беспроводной коммуникации и т. п. позволяет и организацию, и выполнение социальных дел «на ходу» (см. данные в: Hulme, Truch 2005: 142–143). Особенно важно, насколько многоканальна сегодня «подача себя» и как она действует в физическом удалении от «других». В результате «игра лицом» (face-work) сопровождается «игрой текстом», «игрой имейлом» и «игрой телефоном» (Hulme, Truch 2005: 144–145; не следует забывать и «игру письмом» в прежние эпохи, как, например, в обширной переписке Карла Маркса).

Таким образом, мобильные технологии влияют на социальные интеракции даже тогда, когда люди общаются «лицом-к-лицу». Соприсутствие и коммуникации на расстоянии все больше смешиваются. Непосредственный разговор «телом-к-телу» в современных обществах, насыщенных машинами, образами и «готовыми-к-употреблению» коммуникационными устройствами, исчезает (Fortunati 2005; Thrift 2004b). Люди все чаще оказываются «лицом-к-лицу» с мобильным телефоном, по мере того, как он оказывается их попутчиком даже во время социальных встреч (Katz, Aakhus 2002a: 2). Встречи «лицом-к-лицу» трансформируются в интеракции «лицом-к-интерфейсу», когда составляются документы на компьютере, готовится презентация в PowerPoint, звонит мобильный телефон и т. п. Встречи «лицом-к-лицу» опосредуются и соединяются с другими видами встреч; для них становится характерным «отсутствующее присутствие» (Gergen 2002; Callon, Law, Urry 2004). Как пишет Уиттел:

«Невозможно отделить интеракции лицом-к-лицу от интеракций на-расстоянии. В городских пространствах сама идея непрерывной личной социальности без привлечения технологических устройств становится мифом. Коммуникации на дальние расстояния все больше интегрируются в реальность наших интеракций лицом к лицу... Сложно представить себе обед, скажем, четырех

бизнесменов, не прерываемый звонками мобильных» (Wittel 2001: 70).

Таким образом, можно сказать, что люди все чаще оказываются «лицом к лицу» с мобильным телефоном, который берется с собой даже на «чисто» социальные мероприятия (Katz, Aakhus 2002b: 2). Планта замечает, что:

«Несколько предпринимателей из Бирмингема сообщили, что мобильные средства коммуникации помогают им по своему желанию удалиться из той среды, которая их в данный момент окружает, и держать других людей на расстоянии: “Если я прихожу на встречу, где никого не знаю, я сохраняю хладнокровие и не теряю зря время, а играю со своим мобильным”. Такая игра посылает присутствующим четкий сигнал, мол, человек занят и его не надо беспокоить, а значит, временно обеспечивает ему нерушимость его личного пространства» (Plant 2000: 62).

Итак, личные встречи больше не проходят лицом к лицу, они становятся виртуальными. Встречи лицом к лицу опосредуются и соединяются с другими встречами; для них становится характерно «отсутствующее присутствие» других. Как в более широком смысле выразились Кэллон и Лоу, «присутствие не сводится к соприсутствию... соприсутствие — это и место, и отношение» (Callon, Law 2004: 6, 9). Встречи теперь редко бывают чистой последовательностью контактов лицом к лицу в каком-то одном конкретном физическом пространстве (Katz, Aakhus 2002b; Licoppe 2004; Ling 2004).

Одним особым набором отношений, порожденных возможностями, которые предоставляют мобильные устройства, являются «подпольные» социальные объединения, которые Рейнголд называет «умными толпами» (Rheingold 2002). Это — недавно возникшее явление, которое кое в чем можно уподобить птичьим стаям: «Как танцевальная труппа сочень хорошо поставленной хореографией, птицы в унисон делают вираж налево... Стая

организована без организатора, скоординирована без координатора» (Resnick 1997: 3). Мобильные телефоны порождают новые виды толпы, которые играют существенную роль в современной политике, как во время битвы в Сиэтле в 1999 г., смены правительства на Филиппинах в 2001 г., топливных протестов в Великобритании в 2000 г., многих массовых съездов велосипедистов или как в антиглобалистском движении в целом (Rheingold 2002: ch. 7; Chesters, Welsh 2005). То, что Рейнголд называет «силой многих мобильных», порождает «мобильные социальные сети *ad hoc*<sup>132</sup>» (Rheingold 2002: 169). Мгновенная скорость реагирования при коммуникации на ходу означает, что такие мобильные социальные сети могут формироваться очень быстро, когда наступает переломный момент, и очень большое количество людей образуют умную толпу, быстро движущийся рой людей, идущих пешком, бегущих, едущих на велосипедах, в машинах и т. п.

Одно из следствий технических достижений — то, что мобильные телефоны (и все больше смартфоны и коммуникаторы) уже не «экстравагантное» или «фривольное», а «необходимое зло», естественным образом переплетенное с человеческим телом и всегда готовое для того, чтобы сделать возможной мобильную коммуникационную жизнь. Поэтому, когда люди забывают свои мобильные, они «теряются», становятся временными инвалидами — физически, потому что лишены «естественной» возможности говорить с отсутствующими другими, и социально, потому что отсоединены со своей сетью. Для молодежи мобильные телефоны — это «страховочный канат» связи между членами сети, потому что немногие способны запомнить наизусть более пары телефонных номеров. Домашний аппарат не может заме-

<sup>132</sup> Ситуативный, предназначенный для конкретной цели (лат.). — Прим. пер.

нить «потерянный» мобильный. Люди оказываются на ничейной земле бессвязности; без инструментов координации они и телесно путешествуют меньше, и число личных встреч у них сокращается.

Некоторые дополнительные мобильные возможности предоставляют «мобильные офисы». Работой, которую некогда делали только в офисах, теперь можно заняться в автомобиле. Машина в сочетании с мобильным телефоном дает значительные возможности, так как собираются в целый офис (Laurier 2005). Рабочие материалы можно синхронизировать и передавать другим членам компании прямо «с дороги». Комбинированная телематика способна на многое: принимать голосовые сообщения, проверять звонки и обеспечивать информацию о пробках и альтернативных маршрутах объезда (особенно с появлением самых разных новых систем мобильной коммуникации). Такой «мобильный офис» — система множественных, пересекающихся мобильностей, представляющая собой текучую и гибкую рабочую силу. Мобильный телефон регулярно используется для перекраивания рабочего дня, так как дорожный трафик часто мешает осуществлению запланированной последовательности встреч, и подключает то, что называется «игривым авантюризмом». И даже автомобильная пробка может использоваться для того, чтобы сделать несколько звонков, приготовившись к следующим встречам. Согласованность действий в группе достигается за счет умелого использования мобильной телефонии и поддержания связей как с теми, кто остался в офисе (можно диктовать письма, договариваться о встречах), так и с теми, кто тоже находится в дороге.

Транспорт и коммуникационные технологии являются «попутчиками», компонентами «сетевого капитала». Можно видеть в этом процесс коэволюции новых форм социальных сетей, с одной стороны, и экстенсивных форм телесного путешествия, теперь улучшенного новыми коммуникациями, — с другой. Два компонента

взаимно усиливают и расширяют друг друга в процессе, который уже сложно обратить назад. Это также означает, что для современных обществ жизненно важен «сетевой капитал», предоставляющий доступ к коммуникационным технологиям, удобному транспорту и безопасным местам для встреч. Без достаточного сетевого капитала люди страдают, чувствуя себя изгнанными, так как многие социальные сети сейчас являются удаленными (см. главу 9).

Мобильный телефон — это предтеча многих других миниатюризированных машин, которые будут обсуждаться позже, в главе 13. Пока я представлю краткий набросок аргументации, которая будет там развита. XXI век будет веком «обжитых машин», машин, которые обживаются индивидами и очень мелкими группами индивидов. В число этих машин входят плееры, мобильные телефоны, «наладонники», индивидуальное телевидение, сетевые компьютеры/Интернет, индивидуализированные автомашины/велосипеды, «путешествия» по виртуальной реальности, пункты для телепогружений<sup>133</sup> (tele-immersion), вертолетов и умных маленьких самолетов, а также других микро-мобильных средств, которым еще предстоит появиться. Такие машины притягательны своим стилем, маленькими размерами и весом, а их физическая форма порой тесно переплетена с телом человека. Именно через обживание таких машин человечество и будет «жить». Далее, машины смогут функционировать только за счет того, что их обживают; такие машины «живут», когда их населяют люди. Это машины миниатюрные, частные, цифровые и мобильные.

<sup>133</sup> Буквально «запарковался и поехал (не на машине)», схема, по которой жители пригородов доезжали до ближайшей станции метро, оставляли там автомобиль и дальше ехали общественным транспортом. — *Прим. пер.*

Они зависят от *цифровой* силы, которая в значительной степени отделена от физической формы или присутствия и обязательно включает миниатюризацию и портативность высокой степени. Эти машины переделывают евклидовы отношения, искривляя, растягивая и сжимая пространство-время. Обживание машин дает связь с «пунктами» по всему миру, а в то же самое время эти пункты могут находить, наблюдать и отслеживать каждую заселенную машину. Именно эти машины и производят «текущую современность» взаимозависимых потоков текстов, сообщений, людей, информации и образов (Bauman 2000).

Многие машины XIX–XX вв. продолжают существовать и в этом столетии — такие как кинофильмы, семейные машины, железные дороги, авиапутешествие, — но они будут трансформированы, частично — в обживаемые машины (например, кинофильм как средство передачи информации в Интернете, а электронная почта в размещенном в автомашине виде). Глобальный охват этих машин будет означать, что способный обжить их будет связан с «пунктами» по всему миру. Кроме того, между такими машинами происходит усиленная конвергенция в виде инноваций, хаотически переходящих из одного потока в другой.

Итак, подобные мобильные машины перекомпоновывают людей и как физически движущиеся тела, и как биты мобильной информации, и как образы в индивидов, существующих и посредством своих мобильных тел, и за их пределами. Эти обживаемые машины дают возможность людям быть более мобильными в пространстве, оставаясь на месте, благодаря «самовосстановлению» персональных данных в других пространствах и временах. Люди обживают сети информации, образов и движения через такие машины. «Личности» предстают узлами в этих множественных машинах обживания и мобильности. Такие машины обживаются, а не просто используются, дают какие-то возможности или ограни-



чивают их. Машины работают только тогда, когда их обживают и когда они находятся в движении. Чтобы их использовать, надо, в действительности, физически воплотиться в них.

## Заключение

Дихотомии реальное/нереальное, лицом к лицу/на экране, неподвижный/мобильный, общинный/виртуальный и присутствие/отсутствие нам не помогают, и от них лучше избавиться. Хотя в «Nokia» и говорят: «соединяться хорошо», но существует множество взаимозависимых способов это сделать, и последствий у таких действий тоже много. Я рассмотрел возникновение мощных, взаимозависимых систем, основанных на информации, которые благодаря новому программному обеспечению все сильнее определяют производство, потребление, путешествие и коммуникации по всему свету. Я представил различия между несколькими режимами на первый взгляд «естественного порядка», которые образуют фон человеческой жизни. Было продемонстрировано, как это связано с явственно «сетевым» характером глобального порядка. А также я показал, что встречи особенно важны именно из-за сетевой природы работы, дружбы и семьи и что до сих пор виртуальная коммуникация их не смогла заменить. Воображаемые путешествия, особенно через телевидение, как было показано, тоже играют существенную роль в «отмене разрыва» мира.

Затем были представлены мобильные средства коммуникации и отмечено, что эти модные объекты являются «готовыми-к-употреблению», особенно когда дополняют телесное движение. Они еще ближе смещают отношения в сторону «межличностной» связанности и порождают новые виды социальности на ходу. Они также развивают «межпространства» и сдвигают системы времени от «пунктуальности» к более неформальным «текучим» сис-

темам координации. Эти мобильные средства коммуникации все больше сочетаются с людьми, образуя новые материальные миры и обживаемые машины. Подобные машинные гибриды влияют на «противоречия между приближенностью и удаленностью, или мобильностью и фиксированностью... одним нажатием кнопки растворяются территории, снимаются оппозиции между далеким и близким, движением и покоем, внешним и внутренним; идентичности маргинализируются и симулируются, а коллективные общности теряют границы» (Bogard 2000: 28). Богард характеризует это стирание расстояния как нечистые или неопределенные отношения, не один и не два, и как фрактальное пространство: «это размывание границ между монадой и диадой — прекрасный образ быстро развивающегося симбиоза тел и компьютеров, групп и коммуникационных сетей, обществ и киберсистем» (Bogard 2000: 40). Связи и общности одновременно являются частными и публичными, близкими и дальними. Это можно назвать новыми фрактальными социальными пространствами, так как каждое из них загибается под, над, пронизывает насквозь и выходит за пределы другого в новой, удивительной социальной топологии. Они пульсируют, мерцают, пребывают здесь-и-там, внутри и снаружи, почти как лента Мебиуса.

Итак, эта глава завершает вторую часть книги. Были исследованы различные формы движения, и особое внимание уделялось взаимопереплетениям между ними. В следующей части я обращусь к некоторым более широким вопросам, связанным с парадигмой мобильностей, и покажу, какое глубокое влияние оказывают взаимозависимые динамические системы мобильности на различные социальные практики, на появление новых паттернов социо-пространственного исключения и на контуры социальных связей, встреч и мест, сейчас и в будущем. Будут проанализированы различные сценарии развития мобильности.

**ЧАСТЬ III**

**ОБЩЕСТВА И СИСТЕМЫ В ДВИЖЕНИИ**



## ГЛАВА 9

### ВРАТА РАЯ И АДА

*«Мобильность — это одна из граней свободы, и как таковая она нечто новое и волнующее для женщин: быть свободной в перемещениях, идти, куда хочешь, — это право женщин, которое они только начали отвоевывать».*

Rosi Braidotti 1994: 256

Во второй части книги я представил различные системы мобильности и вкратце рассмотрел некоторые взаимопереплетения между ними. Для того чтобы продемонстрировать центральное значение этих систем для сути, характера и отдельных черт современной социальной жизни, был привлечен богатый материал. В оставшихся главах я использую этот материал для «реконструирования» социальных наук, следуя линии аргументации, которую я впервые предложил в своей книге «Социология за пределами обществ» (Urry 2000). В данной главе я рассмотрю, какое отношение имеют разные виды мобильности к социальному неравенству.

Исторически большая часть литературы по социальному неравенству игнорировала то, каким образом понятие «пространства» изменяет наше понимание экономических, политических и культурных процессов, которые порождают и усиливают социальное неравенство (см. классическую работу по этой теме: Massey 1994b). Тем не менее в последние два десятилетия некоторые авторы, анализирующие социальное неравенство, компенсируют этот недостаток, критикуя изучение национальной «социальной мобильности» и привлекая

самые различные источники для выявления вне-национальных особенностей классов и других структур и культур (см.: Devine, Savage, Scott, Crompton 2005).

В более широком смысле, сейчас появляется понимание, как различные мобильности фрагментируют национальные общества, способствуя возникновению локальных, региональных, субнациональных, сетевых, диаспорных и глобальных экономик, идентичностей и гражданств (см.: Urry 2000). Скотт приходит к выводу, что «политические формы государства больше не совпадают территориально с потоком экономических транзакций, а также культурными и общинными границами «обществ»» (Scott 1997: 253). Особенно значимы здесь потоки людей, денег, экологических опасностей, налоговых сборов и информации, которые частично ускользают из-под контроля национальных государств, все больше выступающих в роли «банкомета» или регулятора, а не «садовника» (Majone 1996; Bauman 2000; Urry 2000).

Эти изменения трансформируют и анализ социальных классов, который исторически в основном ориентировался на данные и аргументы, относящиеся к «золотому веку» организованного национального капитализма (см.: Lash, Urry 1987). Вплоть до начала 1970-х годов приблизительно в дюжине обществ северного побережья Атлантики было принято исследовать «национально» организованные и структурированные социальные классы и то, как их классовые признаки модулируются в рамках одного государства в зависимости от пола, возраста и этнической принадлежности (см.: Walby 2008). Однако условия того, что Лэш и я назвали «дезорганизованным капитализмом», совершенно иные. Национальные государства фрагментируются или втягиваются в наднациональные соединения, что «бросает дополнительный вызов [исторически укоренившейся] ассоциации между классовыми структурами и национальными государствами» (Breen, Rottman 1998: 16). В отношении капиталистического класса Скотт ут-

верждает, что «сами национальные капиталистические классы все сильнее фрагментируются по линиям глобализированного кругооборота капитала и инвестиций, в которых они участвуют» (Scott 1997: 312). Некоторые утверждают, что сейчас поднимаются новые «транснациональные капиталистические классы», чрезвычайно мобильные и независимые от национального классового контекста, и что именно благодаря их «мобильному габитусу» и развиваются глобальная сплоченность и солидарность (Sklair 1995; Scott 1997: 312–313). Также замечен рост числа мощных профессионалов, чей ландшафт задач частично глобален и о которых можно сказать, что они проживают во множестве мест, расположенных вдоль различных маршрутов. Райш утверждает, что «барьеры, препятствующие пересечению границ потоками знаний, денег и материальных продуктов, крошатся; в каждой стране есть группы людей, входящих в глобальные сети» (Reich 1991: 172). Вследствие этого в конкретном «обществе» факторы, определяющие статус, связаны как с этими глобальными информационными и культурными потоками, так и с эндогенными процессами, присущими каждому такому обществу. Это то, что Лэш и я называем «дезорганизованным капитализмом», с его мощной структурирующей «экономикой знаков и пространств» (Lash, Urry 1987; 1994).

В структурировании неравенства в рамках современных «дезорганизованных» обществ особую роль играют множественные мобильности. Бауман так пишет об их значимости:

«Мобильность вскарабкалась на самую вершину иерархии желанных ценностей — и свобода передвижения, товар, которого всегда не хватает и который распределяется так неравно, скоро станет главным стратифицирующим фактором нашей позднесовременной или постмодерной эпохи» (Bauman 1998: 2).

Однако этот анализ — особенно в рамках социологии — не дает ответа на вопрос, как множественные мо-

бильности изменяют современную природу социальной стратификации, как они определяют, кто пойдет воротами в ад, а кто в рай. Как можно концептуализировать эти мобильности? Каковы последствия социального неравенства вне социального класса? И что доказывает эту точку зрения? В данной главе я как раз и рассматриваю в деталях мобильные процессы, порождающие и усиливающие социальное неравенство в современных обществах, начиная со следующего раздела, где показывается, как связаны понятия гражданства и неравенства. Второй раздел по преимуществу обращается к вопросу о том, как мобильности вообще вошли в эту тему, — а это произошло через понятие «доступа» к той или иной деятельности, ценностям и товарам. Однако я утверждаю, что у этого доступа есть много аспектов и что для дальнейшего развития данного довода требуется рассмотреть концепцию сетевого капитала. Этому посвящен четвертый раздел, в котором я пытаюсь сравнить сетевой капитал с другими формами капитала, выявленными Пьером Бурдьё. Также я отслеживаю недавние изменения в том, какие способы, одновременно структурированные неравенством и усиливающие его, используют государства и частные корпорации в своих попытках закрепить население. В заключении я рассматриваю некоторые вопросы, касающиеся прав на передвижение и того, как и насколько подобные права могут или должны быть реализованы. Я утверждаю, что права на отдельные виды передвижения являются исключительными и что их следует переформулировать в контексте возможностей экономической и социальной жизни. То, что мобильности обладают эмпирической значимостью, парадоксальным образом означает, что наше понимание этих прав должно быть де-мобилизовано. Я выступаю против фетишизма движения, вслед за Марксом, критиковавшим в XIX в. товарный фетишизм.



## Гражданство и неравенство

В данном разделе я опираюсь на «классическое» понятие гражданства, которое определяется в традиционных национальных рамках социальной стратификации. Т.Г. Маршалл характеризует гражданство следующим образом: «притязание всех на пользование этими условиями [цивилизованной жизни] означает притязание на долю социального наследия, что, в свою очередь, означает притязание на принятие в качестве полноправных членов данного общества, т. е. его граждан» (Marshall, Bottomore 1992: 6; Urry 2000: ch. 7). Согласно Маршаллу, подобное гражданство было установлено в Англии несколько столетий назад: гражданские права были признаны в XVIII в., политические права — в XIX в., а социальные — в первой половине XX в. (Marshall, Bottomore 1992: 17; Bulmer, Rees 1996). Маршалл описывает гражданство как «развивающийся институт», создающий образ гражданина, которым могут измеряться достижения и достичь которого люди стремятся. Таким образом, гражданство частично нормативно — ведь оно должно «охватывать большинство населения [в обществе], служа опорной системой социального закрепления» (Turner 1993b).

Такой вид гражданства базируется на национальных рисках проживания на конкретной территории, национальных правах, которыми наделяются все, обладающие полным членством, и на национальных обязанностях, которые накладываются на всех граждан общества. Ключевым для этого понятия гражданства является и национальное государство, гарантирующее уникальную, стабильную и исчерпывающую национальную идентичность, и гражданское общество, организованное вокруг единой нации. Эти черты обеспечивают национальное государство, которое способно заполнить и обозначать границами некоторую территорию, четко

отделив людей и институты внутри этих границ от тех, что снаружи. Особенно важно здесь то, что Биллиг называет «банальным национализмом», набор практик и дискурсов, которые артикулируют в разных формах идентичности каждого общества через его обыденные отличия от других. Эти отличия выражаются через размахивание флагами по праздникам, пение национальных гимнов, вывешивание флагов на государственных зданиях, идентификацию с национальными героями и спортивными командами, обращения через СМИ к членам данного общества, отмечание дней независимости и т. п. (Billig 1995; Smith 1986: 228).

Такое национальное общество организованного капитализма предполагает гражданство покоя, с правами и обязанностями, накладываемыми и обеспечиваемыми тем, кто живет и работает в пределах конкретной территории по принципу длительности членства. «Гражданство идет рука об руку с поселением» (Bauman 2000: 13). В его основе — социальная управительственность или то, что Роуз называет «правительство “с социальной точки зрения”» (Rose 1996: 328). В Британии «кодификаторы, подобные Бевериджу и Маршаллу, сконструировали представление, согласно которому защита от тягот — равно как и сами тяготы — является социальной и должна быть обеспечена посредством выдачи пенсий и страховых полисов, которые, по крайней мере, номинально “универсальны”, и включаются в объединенное понятие “социального гражданства”» (Rose 1996: 345).

Маршалл предполагает, что социальное гражданство — это высший уровень социального успеха.

Тем не менее с развитием «глобальной комплексности» происходит размывание этой национальной социальной сферы (Rose 1996; Urry 2000, 2003a; Walby 2008). В главе 1 были приведены двенадцать различных режимов международного перемещения в глобальном порядке, режимы, которые зависят от и предполагают новые режимы путешествия и особенно коммуникации.

Эти режимы телесного путешествия, которые я представлял, включают в себя: беженство и перемещения в поисках политического убежища; деловые и профессиональные передвижения; образовательные странствия студентов и молодых людей, также как и работающих *au pair*; лечебные путешествия по медицинским причинам; военную мобильность; туризм пенсионеров; «буксирные перемещения» вслед за главой семьи; поездки по узловым пунктам конкретной диаспоры; движение технического обслуживающего персонала; туризм; посещения друзей и родственников; поездки по работе. Данные режимы международного перемещения не столько ослабляют государство (см.: Hirst, Thompson 1999), сколько размывают гражданское общество и его организующую власть над жизненными шансами и стилем жизни своих «членов». Особенно заметно это происходит примерно с 1990 г. (см. главу 8), благодаря трансформациям телесного, коммуникационного, виртуального и воображаемого путешествия; разные наборы социальных отношений больше не протекают в основном в рамках национальной экономики, государства и особенно — гражданского общества. Будничные практики гражданского общества в меньшей степени социетально структурированы благодаря связывающему воздействию этих модусов международного перемещения эпохи глобализма. Надо заметить, что гражданские общества никогда не были социетально организованы в большей части мира, вне побережья северной Атлантики.

Это размывание социального имеет много последствий, но я отмечу только два (см. более раннюю концепцию «социология за пределами общества»: Urry 2000). Во-первых, развиваются новые виды гражданства и идентичности, конкурирующие и порой подтачивающие национальную идентичность и гражданство. Сюда входит гражданство меньшинств, дающее право войти в другое общество, а затем остаться в нем и получить соответствующие права и обязанности; гражданство потре-

бителей, связанное с правом на получение соответствующих товаров, услуг и информации со стороны частных и общественных организаций; гражданство мобильности, связанное с правами и обязанностями посетителей различных мест и культур, а также многочисленные идентичности гендерной и сексуальной ориентации, этнической и поколенческой принадлежности и т. д. (Urry 2000: ch. 7). Все они по крайней мере частично являются гражданствами потока, связанными с мобильностью поверх границ рисков, путешественников, потребительских товаров и услуг, культур, мигрантов и туристов, а также прав и обязанностей, которыми пользуются эти мобильные граждане.

Во-вторых, сама идея национальной идентичности уступает место все более универсальным моделям сообщества членов, связанных с де-территориализированным понятием универсальных прав личности (Soysal 1994: 3; Bauböck 1994; Walby 2005). Робкое проявление своеобразного постнационального гражданства коренится в более глобальных взаимозависимостях, во все более перекрывающихся системах гражданства различного вида и в возникновении универсальных правил и концепций прав человека, легализованных всевозможными международными организациями, кодексами и законами, включая сюда и право на передвижение, и право на экологическое гражданство, связанное с гражданством Земли (ЮНЕСКО, МОТ, ООН, Европейский союз, Совет Европы, Женевская конвенция, Европейская конвенция по правам человека и т. п.). Однако надо уточнить: я вовсе не утверждаю, что эмпирически существуют права, по которым можно безо всяких условий пользоваться гостеприимством любой страны в мире. Скорее я предполагаю, что есть множество прав, институтов и правил, которые могут поддержать притязания на подобное перемещение, а также то, что эти постнациональные права, институты и правила подразумевают сущности, просто не являющиеся «нацио-центричными» (Derrida 2001: 20–22).

Теперь я перейду к анализу воздействия этих новых видов мобильности и гражданства на некоторые аспекты социального неравенства и к разъяснению того, что гражданство не должно формулироваться в статичных социетальных терминах. Я начну со споров в Великобритании, порожденных обсуждением концепции «доступа».

### «Доступ»

Разработанная в ходе споров, эта концепция открывает возможность рассмотрения гражданства и неравенства сквозь призму мобильности (см.: Cass, Shove, Urry 2003). Было установлено, что недостаток гражданства или новые типы социального отчуждения проистекают не только из социального неравенства *per se*, но и из сочетания удаленности, транспорта, не соответствующего требованиям удобства передвижения, а также ограниченных средств коммуникации. Также было заявлено, что эти социо-пространственные формы отчуждения являются несправедливыми и дискриминационными и что местное и национальное правительство должно сокращать подобное социо-пространственное неравенство (SEU 2002; Ferguson 2004; Kenyon 2006). В своем отчете «Налаживая связи: транспорт и социальное отчуждение» британское Подразделение по социальному отчуждению (SEU) утверждает: «Мы анализируем природу транспортных барьеров, препятствующих доступу к работе, учебе, здравоохранению и другим ключевым услугам и видам деятельности; а также развиваем стратегии по их уничтожению» (SEU 2002; Cass, Shove, Urry 2005). Помимо прочего в отчете отмечается, что вероятность получить работу для молодых людей с водительскими правами в два раза больше, чем для тех, у кого таких прав нет; что примерно половина 16–18-летних испытывают сложности с оплатой транспорта, необходимого

для того, чтобы добраться до места учебы; что почти треть без-автомобильных семей трудно попасть в местную больницу; что детей из низших социальных слоев в пять раз чаще, чем детей из высших социальных классов, сбивают насмерть машины; что люди без машин испытывают в два раза больше сложностей с тем, чтобы получить «доступ» к друзьям. Этот отчет приходит к двум выводам: что «при разработке транспортной политики не принимались во внимание социальные издержки» и что «локальные власти не производят регулярной оценки того, имеют ли люди доступ к работе, учебе, медицинскому уходу и другим видам деятельности за разумное время и стоимость» (SEU 2002: 4). Различные другие отчеты и исследования схожим образом показывают «бедность доступа», объясняемую различными, связанными с мобильностью, аспектами социального отчуждения (Church, Frost, Sullivan 2000; Kenyon, Lyons, Rafferty 2002; Kenyon 2006: 104–105).

В другом месте я уже отмечал, что на самом деле понятие «доступ» складывается из четырех составляющих: экономической, физической, организационной и темпоральной (см. подробнее: Cass, Shove, Urry 2003; Church, Frost, Sullivan 2000; Kenyon, Lyons, Rafferty 2001; Kenyon 2006). Что касается первой составляющей, то все мобильности нуждаются в *экономических* ресурсах, и это представляет самую большую преграду социальному равенству (даже для ходьбы нужны хорошие башмаки или туфли, см.: Michael 2000). Экономические ресурсы нужны для того, чтобы иметь или пользоваться машиной/такси, хотя во многих западных обществах существуют «бедняки с мотором» (Froud, Johal, Leaver, Williams 2005); для доступа к «пункту контакта» через владение или возможность пользоваться телефоном/мобильным/«секретарем»/имейлом (см.: Brown, Green, Harper 2002); чтобы время от времени совершать далекие путешествия на автомобиле/самолете/корабле/в карете/поезде; чтобы заходить «в город» и встречаться с друзьями, родствен-

никами или коллегами (Larsen, Urry, Axhausen 2006). Грубо говоря, имеющие больший доступ к путешествиям обладают и большим доступом к коммуникациям «на-расстоянии», хотя низкая стоимость самих мобильных аппаратов, СМС или интернет-трафика в кафе понемногу меняет это положение.

Также существуют различные физические аспекты доступа. Человеку может быть трудно: сесть в машину или вести ее; пройти большое расстояние или пройти по небезопасной, неосвещенной, неровной дороге; зайти в какое-то место; прочесть информацию о расписании; перенести большие или тяжелые вещи и т. п.

Кроме того, возможности доступа к услугам зависят от того, как они *организованы*, например, могут ли человека подкинуть до места оказания этих услуг (см. об азиатских семьях в Великобритании: Rajе 2004). Касательно общественного транспорта, важно не только наличие автобусной остановки или железнодорожной станции, но чтобы от них можно было ехать в разных направлениях, чтобы условия проезда были безопасными, места ожидания и пересадок — удобными, а сам транспорт ходил часто, надежно и пунктуально (Cass, Shove, Urry 2003). Более того, между «горячими» зонами, где проживает большинство потребителей, совершающих покупки, и «холодными» зонами растет «приватизация» общественного транспорта и одновременная капиталистическая коммерциализация «расщепленного урбанизма» (*splintering urbanism*) (Graham, Marvin 2001; Cass, Shove, Urry 2003; см. также о сложностях, связанных с картографированием таких зон в Бредфорде: Pennycock, Barrington-Craggs, Smith, Bullock 2001). Скудные и сильно зависимые от времени средства передвижения в «холодных» зонах оставляют мало возможностей, кроме ожидания на небезопасных автобусных остановках или на необорудованных станциях (см. о гендерной дифференциации в таких зонах: Hamilton, Jenkins, Hodson, Turner 2005).

Также доступ зависит от *временного графика*. Так,

многие не могут найти «общественного» транспорта до или после работы, или он не едет до дешевых торговых центров тогда, когда у них есть на это время, или досуговая деятельность становится невозможна из-за слишком долгих или редких транспортных услуг. Важен также вопрос «суверенитета времени» и того, до какой степени люди могут контролировать или гибко встраиваться в свое расписание. «Социально отчужденными» могут оказаться и люди с большим ресурсом времени (и, следовательно, высокой степенью гибкости), но с малооплачиваемой работой, и соответственно гнет пунктуальности сокращает их «суверенитет времени» и темпоральная координация для них становится чрезвычайно важной (Breedveld 1998). Итак, доступ становится вопросом точного расчета и распределения времени и временных ресурсов, особенно в отношении тех, кто следуют паттерну домашней деятельности и для которых важна координация рутинной работы.

Осмысление процессов мобильности, которые порождают социальное отчуждение, — это важный шаг вперед. Однако представление о том, что социальную отчужденность можно уменьшить, улучшив доступ, наталкивается на ряд проблем. Во-первых, «доступ» к другим людям, местам и услугам постоянно изменяется, и то, что необходимо для «социальной» включенности, зависит от систем мобильности и от того, насколько они развиты. Изменения в системах мобильности трансформируют и то, что «необходимо» для полной социальной включенности. А «сохранение ритма» в такой гонке с технологиями сложно достижимо.

Трудно даже точно установить, каковы предпочтения людей в вопросах передвижений и коммуникаций, так как у тех, кто не выполняет своих обязательств, могут быть «заблокированные желания». Исследования автобусных служб, частично «реагирующих на запросы», выявляют паттерны этих запросов, которые могли остаться невидимыми (см. по этому поводу: Cass, Shove,



Urry 2003). Когда пожилые пользователи, описывая свои поездки, говорят, что они совершают их «только» за покупками или только чтобы «развлекаться среди людей», можно увидеть, что у них на самом деле существует множество других «потребностей», например, навестить супруга в доме престарелых, сходить в гости к друзьям или в кафе, в общинный центр, на лекцию по искусству, найти работу, отправиться в развлекательный тур, посетить паб и т. п. Таким образом, диапазон того, от чего люди испытывают «отчуждение», можно определить только через новые инфраструктуры, которые помогают им «осознать» свои латентные потребности.

Кроме того, существуют важные темпоральные, равно как и пространственные аспекты отчуждения. Одним из следствий нарушения предсказуемого графика событий (времени приема пищи, рабочего времени, времени социальных интеракций) стало то, что люди испытывают большую необходимость обговаривать встречи и социальные контакты, даже те, которые были запланированы. Для некоторых прежде расписанная социальная жизнь становится все более «самодельной» (do-it-yourself), все труднее распланировать встречи с теми, кто живет в более гибком режиме, или найти общие паузы с теми, кто придерживается столь же своеобразного расписания (Shove 2002; а также см. главу 8 о мобильной телефонии). Многим приходится заводить более сложные ежедневники, и только *в силу того*, что время других людей более фрагментировано и менее контролируемо.

Наконец, правительства обычно рассматривают доступ в том смысле, могут или нет определенные социальные группы попасть на работу, в больницу, школу или суд и т. д. (Cass, Shove, Urry 2003: ch. 2). Делая акцент на этих *государственных или формальных* аспектах современной жизни, отчет SEU говорит о необходимости доступа «к работе, учебе, здравоохранению и другим ключевым услугам» (SEU 2002: Summary NC). Однако такое представление о «доступе» упускает из виду не-

обходимость поддержания дружеских или семейных уз или неформальных связей, то есть тех видов социальности, которые составляют будничную жизнь.

В целом, как показывает Кенион, существуют множество элементов социального отчуждения, зависящих от мобильности (Kenyon 2006: 105). Они отличаются разрозненным характером. Необходимо определить, что лежит в основе таких ограничений в доступе. В двух следующих главах я рассмотрю более тщательно, как сети оказываются центральными для многих аспектов социальной жизни; люди должны иметь «доступ» к сетям, если они члены комплексного, многосетевого общества. Когда узлы этих сетей расположены на большом географическом расстоянии от места жительства или работы, доступ подразумевает средства коммуникации и регулярные передвижения. Таким образом, социальная включенность — это вопрос преодоления пространственных ограничений в определенные моменты времени, дающего доступ к неформальным сетям, связанным с работой, досугом, дружеским или семейным кругом. Чтобы поддерживать социальные сети, надо нести неизбежное «бремя мобильности» (Shove 2002). Итак, чтобы определить, имеется ли социальное неравенство, порожденное ограничением мобильности, необходимо узнать, что люди хотят или могут хотеть делать, куда они хотят двигаться и что им мешает образовывать сети и участвовать в различных «встречах» (Kenyon, Lyons, Rafferty 2002; Cass, Shove, Urry 2005). Связывая понятие сетевого общества с анализом того, как досуговая, семейная или рабочая жизнь стала (в среднем) более разнесенной в пространстве, я предположил некоторые следствия из концепции и дискурса «доступа». Но как разрешить вопросы, которые ставит введение понятия «доступа», при этом обходя преграды, обозначенные выше?

## Сетевой капитал

В данном разделе я буду обращаться главным образом к понятию сетевого капитала. Мое предположение состоит в том, что различные аспекты доступа, очерченные ранее, должны (приблизительно) рассматриваться через анализ форм капитала, предложенный Бурдье, но с введением основной добавочной формы капитала, которой он пренебрег и которую я называю сетевым капиталом. Выше я указал, что существует четыре аспекта доступа: экономический, физический, организационный и темпоральный. Я предполагаю, что экономический аспект касается того, что традиционно понимается как деление на социальные классы, гендерные, возрастные и этнические группы в той степени, в какой они структурированы экономически, а другие элементы, физический, организационный и темпоральный, являются компонентами того, что я называю сетевым капиталом.

В подходе Бурдье можно выделить три ключевых момента, которые я вкратце представлю перед тем, как перейти к сетевому капиталу как таковому. Во-первых, структурированные «пространства позиций» (в классовых и других структурах) воспринимаются как «поля», а классы и другие социальные силы не должны пониматься как просто выражение предзаданных «интересов». Все эти силы участвуют в разных видах борьбы (Devine, Savage, Scott, Crompton 2005: 13). Во-вторых, эти виды борьбы охватывают разнообразные пункты и сферы, особенно те, которые концентрируются вокруг аспектов «культуры», где вкус никогда не является «числом» и люди стремятся символически отличиться от других. Существуют многочисленные формы капитала без какой-либо гомологии друг с другом, и особенно это касается экономического и культурного капиталов, хотя обычно есть корреляции между владениями различными формами капитала (Bourdieu 1984: 186). В-третьих, главную роль в этих видах борьбы имеет габитус каж-

дой социальной силы. Габитус это: «способность производить классифицируемые практики и работы и способность различать и оценивать эти практики и продукты (суждения вкуса), из которых состоит социальный мир, например, пространство стилей жизни» (Bourdieu 1984: 170). Габитус определяется телесными выражениями диспозиции, и он же их порождает. Тело, как говорит Бурдье, «это наиболее бесспорная материализация классового вкуса» (Bourdieu 1984: 190) и, как он показывает на примере еды, того, что мы можем назвать «гендерного вкуса», равно как и многих других суждений вкуса.

Так как связаны понятия поля, культуры и габитуса с моим тезисом о другой форме капитала? Книга Бурдье «Различение. Социальная критика суждений» (безусловно, лучшая во всей послевоенной социологии) — чрезвычайно национально-центрична и открыто статична в понимании социальной борьбы, хотя в ней и затрагивается поразительный ряд суждений, в том числе и деловой туризм (Bourdieu 1984: 306–308). «Различение» также представляет не-этическую и а-моральную концепцию борьбы и интересов (я благодарю Эндрю Сойера за то, что он некогда обратил на это мое внимание). Поэтому мой вопрос таков: как «мобилизовать» аргументацию Бурдье и, в особенности, показать важность сетевого капитала?

Я неизменно возражаю против того, что мобильность является просто новым понятием. Однако нового в ней много: масштаб движения по всему миру; разнообразие задействованных сейчас систем мобильности; особое значение саморасширяющейся системы автомобильности и ее ужасные угрозы; сложное переплетение физического движения и коммуникаций; развитие сфер мобильности за пределами национальных обществ; важность движения для современной управительственности и растущая значимость множественных мобильностей в социальной и эмоциональной жизни людей. Одним из последствий этого «комплекса мобильности» является то, что многих

людей сейчас практически «вынуждают» делать выбор, и они при этом менее детерминированы перекрывающимися социальными структурами класса, семьи, возраста, карьеры и особенно соседствующих сообществ (Giddens 1994; Beck 1999). А по мере того, как люди передвигаются и развивают свои персональные жизненные проекты через *Freisetzung*, т. е. освобождение от этих структур, они расширяют свои социальные сети, которые становятся все более персонализированными и все менее общими (см. главы 10 и 11, а также: Beckmann 2001).

Одновременно современный капитализм предполагает и порождает некоторые все более экспрессивные тела, которым присущ эмоциональный, ищущий удовольствий и новизны габитус. Некоторые из этих тел находятся в движении, покупают и предаются новым переживаниям в новых местах с новыми людьми. Капиталистические общества охватывают все новые формы удовольствий и периодических излишеств, по мере чего многие элементы или аспекты тела превращаются в товар (у тех, кто может себе позволить баловать свое тело!). Экспрессивный капитализм перерождается в мобильный или мобилизирующий капитализм, в котором габитусы тела чрезмерно балуются и трансформируются (May, Thrift 2001).

Капитализм включает власть как мобильную сущность и может постоянно производить новое, а затем извлекать из него преимущества. Даже когда задействованы новые режимы управления, они частично заняты порождением радости от более интенсивной работы и одновременно — поиском в ней «развлечений» (Thrift 2000). Многие способы, которыми тело обращается в товар, имеют отношение к движению. Когда тела становятся субъектами «нового», они становятся субъектами нового где-то в другом месте, на ходу, между работой и чем-то еще. Таким образом, новизна XXI в. часто включает в себя движение и тела, превращенные в товар. Жизнь для некоторых в рамках современного капита-

листического порядка предполагает периодическое движение, а значит, и тела устремляются к новым потокам и встречам с другими в богатом личном (и телесном) присутствии.

Вследствие этого, мобильности дают начало новым типам различения вкуса между режимами движения, классами путешественников, местами-пунктами назначения, телесным опытом движения, характером тех, кто движется рядом и т. п. В более широком смысле, мобильности развиваются в особую разновидность поля, со своими видами борьбы, вкуса и габитуса. Это — место пересекающейся состоятельности. Это поле выделилось из экономических, политических и культурных процессов, а сейчас саморасширяется и дает начало новой, сетевой форме капитала, которая является предпосылкой жизни на богатом «севере» современного капитализма (Kaufmann 2002; Kaufmann, Manfred, Joye 2004).

Я называю этот капитал сетевым, чтобы прояснить следующее: лежащие в его основе мобильности сами по себе ничего не делают. Ключевой элемент здесь — социальные последствия этих мобильностей, а именно — способность заводить и поддерживать социальные отношения (и посещать особые места) с теми людьми, которые по большей части не находятся в близком соседстве, т. е., образовывать и поддерживать сеть. Поэтому термин «сетевой капитал» указывает на реальные и потенциальные социальные отношения, существование которых делает возможным мобильности. Это формулировка в чем-то сродни той, что дает Маркс в «Капитале», когда он фокусируется на *социальных* отношениях капиталистического производства, а не на производительных силах *per se* (Marx 1976). Мой аналогичный аргумент состоит в том, что необходимо учитывать социальные отношения, возникающие посредством мобильностей, а не только переменчивые формы, которые принимают силы мобильности.

Маркс также рассматривал, чем внешние атрибуты капиталистических обществ отличались от их «реальных отношений». Так, хотя главным богатством этих обществ «кажется громадная коллекция предметов потребления» (Marx 1976: 125), на самом деле важны социальные отношения капитала и рабочей силы, которые лежат в основе и структурируют форму этих предметов потребления, а также порождают то, что он называет товарным фетишизмом (Marx 1976: 163–167). Аналогично, я утверждаю, что бурное размножение мобильностей, которое вызывают системы мобильности, само по себе не столь существенно, как небывалые прежде социальные отношения или виды социальности, производимые этими новыми средствами или силами циркуляции. Важны социальные отношения, коренящиеся в мобильностях. Концентрация на средствах мобильности аналогична концентрации на предметах потребления, на товарах и товарном фетишизме, а не на «реальных отношениях» (Marx 1976: 165). Таким образом, мы можем критиковать «фетишизм движения», что будет соответствовать марксовой критике товарного фетишизма.

Каковы здесь ключевые социальные отношения? Существует ли здесь явственно новая форма капитала? Уэлман указывает на то, какое большое значение в настоящее время имеют «навыки владения сетевым компьютером, умение искать информацию в Интернете и применять добытое знание, завязывать и поддерживать отношения онлайн, а также использовать эти отношения для получения необходимых ресурсов, включая косвенные контакты с друзьями друзей» (Wellman 2001: 248). Однако в этой формуле чрезмерно акцентируется доступ к компьютеру для нетворкинга и игнорируется ряд других требований мобильности (см.: Axhausen 2002; Church, Frost, Sullivan 2000; Kenyon, Lyons, Rafferty 2001).

Я утверждаю, что главным моментом являются «социальные отношения циркуляции» или сетевой капи-

тал. Сетевой капитал — это способность порождать и поддерживать социальные отношения с людьми, не обязательно находящимися в географическом соседстве, получая от этих отношений эмоциональные, финансовые или практические выгоды (хотя также часто они заключаются в различных объектах и технологиях или же средствах нетворкинга). Социальные группы с большим сетевым капиталом пользуются значительными преимуществами в процессе налаживания и переналаживания социальных связей, получая от них высокие эмоциональные, финансовые и практические выгоды, большие и не сводимые к получаемым от того, что Бурдьё назвал экономическим и культурным капиталами (Bourdieu 1984). Сетевой капитал включает в себя восемь элементов, которые в сочетании друг с другом и производят отчетливый стратификационный порядок, стоящий сейчас наравне с социальным классом, социальным статусом или партией (Weber 1948: ch. 7). Это следующие восемь элементов:

1. *Набор из соответствующих документов, виз, денег и навыков*, позволяющих безопасно путешествовать в телесной форме из одного места, города и страны в другие;
2. *Наличие удаленных других (коллег, друзей, родственников)*: это дает приглашения, гостеприимство и встречи, благодаря чему места и сети поддерживаются через регулярные визиты и коммуникацию;
3. *Двигательные способности*: т. е. способность проходить в разнообразных средах пешком какое-то расстояние, видеть и садиться в различные транспортные средства, носить свой багаж, читать информацию о расписании, находить компьютерную информацию, налаживать и переналаживать связи и встречи; умение, необходимые знания и заинтересованность в пользовании мобильным телефоном, СМС, имейлом, Интернетом, Скайпом и т. п.;



4. *Бесплатная локационная информация и пункты контакта:* фиксированные или подвижные пункты, где можно принять, хранить, извлекать информацию или сообщения, например, электронные дневники, адресные книги, автоответчики, секретари, офисные помещения, имейл, веб-сайт, мобильный телефон;
5. *Коммуникационные устройства:* чтобы договариваться и передоговариваться, особенно на ходу и в сопряжении с другими, которые тоже могут находиться в движении;
6. *Соответствующие назначению, безопасные и надежные места встреч:* как на пути к пункту назначения, так и в нем самом, включая офисное помещение, клуб, отель, дом, публичное место, перекресток, кафе, «межпространство», гарантирующие, что тело не будет подвергаться физическому или эмоциональному насилию;
7. *Доступ* к автомобилю, дорожному пространству, горючему, лифтам, самолетам, поездам, кораблям, такси, автобусам, трамваям, электронному почтовому ящику, Интернету, телефону и т. п.;
8. *Время и другие ресурсы для управления и координации пунктами 1–7,* особенно когда периодически случаются сбои системы.

Итак, я подробно представил эту поднимающуюся форму капитала, сетевой капитал, возникающий в результате распространения новых мобильностей. Этот сетевой капитал не следует рассматривать как атрибут отдельных индивидов. Он является продуктом взаимодействия индивидов с другими и с возможностями «среды». Все вместе они составляют «сборку» (*assemblage*) отношений, развивающуюся сеть, которая движется сквозь пространство-время и конкретизируется в моменты встречаемости соприсутствия в специфических местах и определенное время (см. Delanda 2002: 63–64).

Сейчас я покажу, как моя формула соотносится с той, которую предлагает Патнем, развивающий схожую концепцию *социального* капитала, «касающегося связей между индивидами — социальных сетей, а также норм взаимности и доверия, что возникают из них» (Putnam 2000: 19; Urry 2002; Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 2). Он полагает, что такой капитал культивируется в рамках соседских общин. Эти сообщества с высоким уровнем социального капитала характеризуются густой сетью взаимных социальных отношений, хорошо развитыми обоюдными обязательствами, универсальной взаимовыгодностью, высоким уровнем доверия к соседям, перекрывающимися разговорными группами и узлами, протянутыми поверх традиционных социальных границ. Социальные обязательства и особенно участие в гражданской деятельности в рамках соседских общин и порождают социальный капитал (см. о том, как социальный капитал сильно коррелирует с экономическим ростом в некоторых областях Италии: Putnam 1993; см. также: Klinenberg 2002; Layard 2005: 179–80).

К печали Патнема, личная социализация локального уровня, посещение церкви, политические дебаты, добровольческий труд и филантропия в упадке последние несколько десятилетий в США, особенно из-за широкого распространения телевидения, расползания города и путешествий. В итоге получается, что «у людей, которые часто переезжают, общинные связи слабее, сообщества с большим уровнем ротации населения менее интегрированы. Отношение в мобильных сообществах к своим обитателям — менее дружелюбно, чем в более стабильных.... Поэтому мобильность подрывает гражданское участие и социальный капитал на основе сообщества» (Putnam 2000: 204–205).

Две трети автомобильных поездок происходят в одиночку, и эта доля растет; каждая минута, потраченная на ежедневную дорогу на работу, сокращает время на дела в местной общине; пространственная фрагментация

пути от дома до работы особенно плохо сказывается на тех общинных группах, которые исторически растягивались поверх классовых, этнических и гендерных границ (Putnam 2000: 212–214). Единственное средство, которое можно сегодня этому противопоставить, по его словам, — это «проводить меньше времени в пути и больше в общении со своими соседями... и тогда сама конструкция наших общин и доступность публичного пространства подтолкнут нас к более расслабленному общению с друзьями и соседями» (Putnam 2000: 407–408).

Итак, для Патнема социальный капитал в первую очередь генерируется соседскими «сообществами». Здесь необходимо представить три критических довода. Во-первых, недавние исследования разрушили представление о локальных культурах и местах как о фиксированных и седентаристских (Albrow 1997; Durrschmidt 1997; Urry 2000; см. также главу 1 и 2 настоящей книги). Места, по словам Клиффорда, конструируются как через укорененность, так и через маршруты (Clifford 1997; Massey 1994a, 1994b). Путешествие чрезвычайно важно для сообществ, даже тех, которым присущ относительно высокий уровень соседства и причастности.

Второе, Флорида показывает, как социальные сети непостоянных друзей у мобильных горожан могут генерировать социальный капитал. Молодые хорошо образованные люди из того слоя, который Флорида называет «креативный класс», предпочитают толерантные и разноликие сообщества с дальними знакомствами (по преимуществу) и стараются избегать столь любимых Патнемом тесно переплетенных сообществ маленьких городков (Florida 2002: 269). Британское исследование продемонстрировало, что тенденция к снижению добровольческой работы действительно существует, но по преимуществу в отношении мужчин, и особенно — за счет сокращения притягательности чисто мужских рабочих клубов и профсоюзов. Участие в такой работе и в добровольческих ассоциациях женщин, судя по всему, наобо-

рот возросло, так же как и склонность людей, занятых в сфере обслуживания, вступать в подобные ассоциации (Li, Savage, Tampubolon, Warde, Tomlinson 2002). На самом деле, вторя Флориде, Ли приходит к выводу, что более мобильный обслуживающий класс охотнее участвует в деятельности добровольческих ассоциаций, и побочным результатом этого становится расширение дальних знакомств и рост социального капитала (Li et al. 2002: 17).

Наконец, в-третьих, и это самое важное, представляется совершенно неуместным утверждение Патнема о том, что доверие и взаимность рождаются исключительно в рамках соседских сообществ. Патнем игнорирует то, что демонстрирует и его собственная научная деятельность, а именно — *рост* мобильности на дальние расстояния, особенно посредством автомобиля и самолета, так как конференции, праздники, семейные связи, диаспоральные отношения и работа становятся все более международными. Некоторые виды социального капитала зависят от экстенсивных поездок на дальние расстояния или от сетевого капитала, особенно когда речь заходит об использовании возможностей, порожденных «структурными дырами», возникающими в промежутках различных социальных сетей (Burt 1992). Социальный капитал может зависеть от дальности, объема и режима мобильности. Телесное путешествие особенно важно для поддержания этих сопричастующих бесед лицом-к-лицу, для налаживания контактов и социальных связей, хотя бы и неравных, но длящихся долгое время (см. следующие главы). На самом деле, средствами движения являются сами места бесед и социальный капитал, как показывает исследование, в котором рассматривается «общинный транспорт» и ситуации, когда кто-то подвозит другого. Локальные социальные сети могут придать мобильности определенным группам за счет регулярного «автостопа»; и даже когда какой-то маршрут хорошо обеспечивается автобусом, поездка на «по-

путке» остается ключевым элементом социальной сети и капитала. Грей, Шоу и Фаррингтон утверждают, что транспорт, дающий доступ к локальным магазинам и услугам, — так же важен как арена социального взаимодействия, как и средство достижения цели (Gray, Shaw, Farrington 2006). В главе 11 я опишу некоторые виды использования времени в пути, и в особенности, насколько важно пространство и время «промежутка» для налаживания и переналаживания сетей и связей (см.: Lyons, Urry 2005).

Концепция социального капитала Патнема, таким образом, является неудовлетворительной, так как она исходит из того, что только мелкомасштабные сообщества способны генерировать личную близость и отношения доверия. Концепция сетевого капитала в ее общем виде, напротив, утверждает, что соприсутствие и доверие могут генерироваться и на расстоянии, и это предполагает далекие и предсказуемые путешествия и коммуникации, а также возникновение нового поля «мобильностей». Именно это поле и порождает сетевой капитал как главную новую форму капитала. Тем не менее я еще вернусь к аргументации Патнема в конце этой главы, когда буду рассматривать некоторые нормативные вопросы, касающиеся роли путешествия в обеспечении продолжения разговоров. Неравенство частично зависит от наличия возможности хорошо поболтать с кем-нибудь.

Сейчас же я хочу обсудить различные аспекты и функционирование сетевого капитала. Я уже указывал в предыдущих главах на важность систем мобильности и отношений между ними. Они становятся объектом дебатов в гражданском обществе, в последние десятилетия особенно жарко разгорелась борьба за улицы для пешеходной системы и сопротивление автомобильной системе. Это порождает новые формы и стили борьбы в рамках гражданского общества (см.: Figueroa 2005). В главе 7 я описывал, как рост аэромобильности привел к появлению новой сферы сетевого капитала, особенно

за счет разницы между типами путешественников, движущихся через полу-публичные аэропространства. Для пассажиров первого класса авиапутешествие подобно бесшовному ландшафту, по которому только и могут передвигаться кочевые руководители, устанавливающие глобальный порядок. Для бесчисленных прочих путешествие становится обидным указателем на их глобальную неполноценность в том мире, где сетевой капитал определяет новую систему стратификации.

Бауман также отмечает, что ключевым элементом этой стратификации является «уход» (exit). Главная техника власти, по его словам, — это «бегство, ускользание, элизия, избегание, эффективное уклонение от любого территориального ограничения» и возможность сбежать в «абсолютную недостижимость» (Bauman 2000: 11). Есть множество примеров такой «уходчивости» (exitability) кинетической элиты, но особенно существенно ее умение минимизировать выплату налогов, временно проживая в странах с низким уровнем налогообложения, и при этом часто путешествовать и коммуницировать со страной своего происхождения. Высокий уровень сетевого капитала позволяет гладко и безболезненно ускользать от исполнения своих обязанностей, в том числе — от обязанности платить высокие налоги. Мобильная элита все больше напоминает «отсутствующих помещиков» своей высокой мобильностью и высоким потенциалом избежательной мобильности (exit mobility), когда «начинаются сложности» (Bauman 2000: 13; многие спонсоры политических партий в Великобритании сталкиваются с политическими трудностями из-за того, что проживают «за границей»). Концепция бродяги, разработанная Бауманом, указывает на противоположный вид «путешественника», который неспособен избежать выполнения обязанностей, когда они заставляют его передвигаться: за ним пристально надзирают и порой припирают к стенке (Bauman 1993; см. также: Beckmann 2001: 251).

Автоматические программы для сортировки пас-

сажиров, которые обсуждались в главе 7, расширяют понятие сетевого капитала; система распознавания по радужке глаз обеспечивает эксклюзивные права часто летающим путешественникам (Wood, Graham 2006). В более широком смысле, как уже отмечалось касательно аэромобильности, человек оставляет все больше информации о себе. Сегодня практически невозможно передвигаться без того, чтобы не отпечататься так или иначе в компьютерах, включая сюда мобильные телефоны, банкоматы, рейтинги кредитоспособности, камеры слежения, различные страховые тарифы, составляемые при помощи программ GIS, гостиничные брони, данные GPS, отпечатки пальцев, маршрутные листы, биометрические данные и т. п. Многое из того, что было «личным», сейчас существует отдельно от человеческого тела и его «личности».

По мере того, как тела двигаются по миру, он все более организуется для контроля и регулирования персональных расписаний. Жизнь человека становится зависимой от систем сортировки, систем все более детального распознавания, определяющих, кто зашел и кто вышел, и содержащих виртуальные образы «чужих» и «своих». Системы превращаются в такого Большого Брата, узнав о котором Джордж Оруэлл перевернулся бы в могиле. Сейчас вместо одиночной «башни наблюдения» паноптикона, о которой говорил Фуко, уже существует вездесущий Паноптикон, который не подвластен правителю или чиновнику-одиночке. Все, что внутри, мы можем описать как «глобальный паноптикон» со множественными системами, необходимыми для «обеспечения безопасности». Так как население находится в движении, то, что Фуко называл обществами безопасности, развивают текущие системы «мобильной безопасности» (Foucault 1991).

В более общем виде, хотя и кажется, что сетевой капитал и порождает растущую свободу (как в рекламе Майкрософта: «куда вы хотите отправиться сегодня?»), одновременно растет и зависимость от систем, которые

лишают людей изначально присущих им сил, самосознания и возможности передвигаться незамеченными. Происходит сдвиг от «защиты лицом к лицу» к «электронной защите», и, по мере того как социальные сети все больше используются для идентификации «угроз», все ближе следующая стадия, которую можно назвать «сетевой защитой». На этой стадии модели социальных сетей применяются для установления тех, кто считается угрозой безопасности, развертывая анализ сетей, о котором речь пойдет в главе 10 и 11.

В целом, ощущается повсеместное и возрастающее переключение между различными системами, которые образуют основу и поддерживают высокий уровень сетевого капитала. Эти системы содержат массивные поисковые машины; базы данных хранения и извлечения информации; потоки электронных денег; финансовые и другие ревизии, особенно в рамках «культуры электронных таблиц»; программируемые транспортные системы; системы GIS/GPS; камеры слежения и другие визуальные машины; системы отслеживания движения при помощи 5 миллиардов ежедневно фиксируемых штрих-кодов (Rheingold 2002: 100). Как все постоянно жалуются, в наши дни практически невозможно «потеряться», если имеется хоть какой-то сетевой капитал, из-за взаимосвязанности всех этих многочисленных пересекающихся систем.

Однако у всего этого есть два ограничения. Во-первых, те, у кого нет сетевого капитала, могут действительно потеряться, как многие экономические и политические беженцы, которые не «соединены» (connected) (а также порой и юные туристы-походники, чей сетевой капитал очень скуден и зависит от родителей). Во-вторых, сетевой капитал зависит от программ-пространства и, следовательно, от живучести подобных систем. Но как я уже демонстрировал, тесно переплетенные системы имеют тенденцию ломаться в результате самых обычных, будничных происшествий (Perrow 1999; Law



2006). Когда системы начинают ломаться, то последствия могут быть катастрофическими, что показывает пример атаки 2001 г. на Центр всемирной торговли в частности и на мобильность как образ жизни в целом. Ураган «Катрина», обрушившийся на Новый Орлеан в 2005 г., продемонстрировал чрезвычайные последствия неравномерного распределения сетевого капитала во время стихийных бедствий: белые представители среднего класса имели возможность бежать заранее благодаря своим автомашинам, контактам и связям, а люди с малым сетевым капиталом были брошены на произвол урагана, но особенно — федеральных властей, властей штатов и городских властей со скудными ресурсами сетевого капитала (см. Hannam, Sheller, Urry 2006: 7–9). И только картинки на экране телевизора, снятые с низко летящего вертолета, показывали миру, что происходит с теми, кто живет в больших городах, когда сетевой капитал «падает до нуля».

### **Заключение: мобильность и свобода**

В заключение я хотел бы рассмотреть некоторые вопросы, связанные с правами на передвижение и тем, до какой степени они могут быть реализованы. Я покажу, что права на передвижение являются по своей природе эксклюзивными, и их следует переформулировать в терминах возможности пользоваться разными качествами и аспектами соприсутствия.

Сперва я вернусь к книге Патнема «Боулинг в одиночку», в которой рассматривается то, что я считаю главной выгодой путешествия и социальной жизни в целом. Патнема интересуют социальные причины и следствия «разговоров» в будничной жизни, что является довольно необычной темой для макросоциолога (Putnam 2000; Miller 2006). Он особенно сожалеет о том, как падение социального капитала в США отражается на снижении

частоты разговоров с глазу на глаз. Для Патнема количество соприсутствия не растет, а убавляется начиная с 1960 г. Он утверждает, что телевидение и крупномасштабная мобильность «приватизирует свободное время... просмотр телевизора происходит за счет практически любой социальной деятельности вне дома, особенно социальных встреч и *неформальных бесед*» (Putnam 2000: 236–237; курсив добавлен). Американцы все реже беседуют лицом к лицу. Это также подтверждается исследованием Лэйярда о причинах счастья и о снижении среднего уровня счастья, вызванного, судя по всему, ростом телевидения (Layard 2005: 78). Миллер описывает современное развитие многочисленных «устройств для избегания разговоров», которые негативно влияют на разговорные навыки.

Однако, согласно Патнему, «хорошая беседа» (good conversation) всегда происходит лицом-к-лицу; именно она мешает замыкаться в личном мирке, увеличивает социальный капитал, увеличивает продолжительность жизни и способствует экономической деятельности взаимоподдерживающим образом. Жизнь «на мониторе» — это плохая замена для хорошей беседы (Turkle 1996). Если больше отношений проходят через монитор, то и бесед становится меньше, социальная интеракция беднее, а социальный капитал слабее. С точки зрения Патнема, жить в основном на мониторе — это нежелательно. Недавняя книга Миллера *Conversation: a history of a declining art* (Беседа: история падения искусства) дает дополнительные доказательства негативного влияния этого долгосрочного упадка беседы (Miller 2006).

Этот довод подтверждает исследование Клайненберга о жаре 1995 г. в Чикаго, о котором уже говорилось в главе 4 (Klinenberg 2002). В тех районах Чикаго, где была возможность выйти из дому и прогуляться, зайти в магазины или в местные службы, смертность от жары была значительно ниже. Связанность домов с обжитыми улицами, доступными парками, магазинами, кафе, со-

седами и т. п. обеспечивала возможности для ежедневных прогулок и особенно — разговоров. Где возможности богатые и разнообразные, люди могут выйти наружу даже при высокой температуре воздуха и выжить. В тех районах, где они гуляли и разговаривали, вероятность смерти от жары была ниже.

Но по многим причинам это «погулять-поболтать» просто невозможно для многих людей. В следующих двух главах будет показано, как современный социальный мир связан в сети и все чаще проживается на расстоянии (по крайней мере, на процветающем «глобальном Севере»). Поэтому прогулку приходится сочетать с другими видами мобильности. Права и обязанности многих мобильных, таким образом, являются ключевыми для дискуссии, что собой представляет хорошее общество, сейчас и особенно — во все более неопределенном, но мобильном будущем. Я полагаю, что хорошее общество (*good society*) — это то, которое придает максимальное значение «хорошей беседе»! Тогда для того, чтобы люди могли гулять и беседовать, не нужно ли признать «право на передвижение»? И не должно ли это право быть неограниченным? Если здесь «право» — то точное слово.

Кант писал, что любой должен быть волен путешествовать и по торговым делам, и для того, «чтобы установить социальный контакт с постоянными обитателями той или иной области» (проецировано в: Bauböck 1994: 321–322; Cohen 2004). Адам Смит точно так же писал, что купец — «необязательно гражданин конкретной страны» (проецировано в: Jordan, Düvell 2002: 242), а Маркс и Энгельс, как всем известно, предлагали объединяться рабочим всех стран (Marx, Engels 1952). Большинство попыток ограничить «право» передвижения связано с политикой государства, направленной на стигматизацию некоторых групп по признаку цвета кожи, религиозной или этнической принадлежности и культурным практикам. Государства обычно считают, что есть хорошие мигранты и плохие мигранты и что

последних надо ограничивать, наказывать, экстрадировать и бросать в тюрьму. Часто такие различия между друзьями и врагами коренятся в ужасе перед мобильным, а он, в свою очередь, восходит к страху толпы (mob) (см. главу 1). В мире глобальных рисков государства и частные корпорации встречают все меньше ограничений в своем стремлении надзирать, регулировать и ограничивать права людей на передвижение, даже там, где, как в «безграничном» Европейском союзе, было постановлено, что каждый гражданин правомочен перемещаться по всем входящим территориям (Verstraete 2004; Cohen 2004; Stephenson 2006; за исключением недавно принятых в союз государств).

Поэтому отвечая на эти разнообразные обскурантистские запреты на перемещение, мы должны отстаивать представление о свободе передвижения и универсальном праве на него (но см. о свободе и мобильности: Sager 2006). Знаменитая Статья 13 Всемирной декларации прав человека ООН признает эту свободу в трех отдельных правах: покидать любую страну, включая свою собственную; возвращаться в свою собственную страну; иметь свободу перемещения и проживания в границах каждого государства (UDHR 1948). Схожие цели Европейского союза сформулированы в Статье 8а (1) Маастрихтского договора и подтверждены в Амстердамском договоре 1997 г. (Stephenson 2006).

Однако, выражая это в терминах прав на передвижение, т. е. негативной свободы от запретов, мы прибегаем к ограниченной формулировке, как это показывает Шеллер (Sheller 2006). Недавние споры о позитивной свободе, природе прогресса и хорошего общества проливают свет на недостатки этой формулировки (см.: Walby 2005). В более широком смысле признано, что доля ВВП на душу населения является лучшим показателем прогресса в самых различных обществах. Именно этот показатель и принят Всемирным банком и МВФ. И частично «свобода передвижения» обеспечивается именно за счет увеличения

масштабов экономического развития, так как существует явная корреляция между долей ВВП на душу населения и «мобильностью». На самом деле четыре свободы передвижения Европейского союза демонстрируют на уровне нового «политического устройства» тесную связь между личной мобильностью и экономическим ростом.

Тем не менее недавно сформулированный так называемый «подход с точки зрения возможностей человека» (*human capabilities approach*) подсказывает иной способ осмысления связи между мобильностью и свободой. «Подход с точки зрения возможностей», впервые развитый Сеном, фокусируется на том, что люди могут делать, какие у них возможности и способности, а не на их среднем заработке (Sen 1999). Это схоже с понятием о «позитивной свободе», свободе не от чего-то, а на что-то, на альтернативные возможности делать что-то, которые человек может развить (см. Sager 2006: 466). Концепция «подхода с точки зрения возможностей» была разработана на основе исследования, показывающего, что социальное неравенство в богатых обществах может сильнее снижать уровень возможностей, а в целом — и благосостояние, чем в более равноправных обществах. Так, общество с самой высокой долей ВВП на душу населения (т. е. США) не стоит на первом месте по показателю долголетия или счастья. Вероятно, это происходит оттого, что возможности людей развиваются там меньше по сравнению с более «равными» обществами. Уровень счастья в США упал, хотя доход на душу населения вырос, подтверждая некоторые пессимистические прогнозы Патнема в отношении США, которые мы обсуждали чуть выше (Walby 2008; Layard 2005: 30).

Нуссбаум рассматривает, какими должны быть эти особые возможности (Nussbaum 2006). Она предположила следующий неоднородный список того, чем должен пользоваться каждый человек: жизнью, физическим здоровьем, телесной целостностью (включая сюда и возможность свободно перемещаться с места на место),

умом, воображением и мышлением, эмоциями, практическим разумом, принадлежностью к какой-либо организации, обществом других людей, играми (включая сюда и досуговую деятельность) и контролем над средой своего проживания.

Чтобы детальней исследовать этот подход, я рассмотрю контекст, в котором право или свобода передвижения были развиты в наибольшей степени, а именно контекст автомобильности (см. главу 6 выше, а также: Sager 2006: 467–469). Многие люди и организации утверждают, что должна существовать свобода проезда, свобода открытых общедоступных дорог, и правительству следует не ограничивать, а наоборот, увеличивать эту свободу проезда. Именно этот дискурс лежал в основе расширения дорожного строительства и экспансии автомобильности в последнее столетие; автопромышленность стала массивным «двигателем» перемен и развития, особенно в создании особой автомобильной страны США как общества с самым высоким подушным доходом (см. главу 6 выше).

Тем не менее по различным причинам формулировать это в терминах права или «свободы от» кажется не очень полезным. То, что все участники движения должны обживать дороги (включая сюда автомобилистов, велосипедистов и пешеходов), полные машин, за рулем которых сидят «взрослые» (старше 16/17/18 лет), когда-то в прошлом (а это может быть 50 лет назад или больше) сдавшие несложный экзамен, — это кажется чрезмерной «свободой». Во многих обществах некоторые или все «водители» вообще не сдавали экзаменов. Так называемая свобода вождения включает в себя свободу властвовать над большими и мощными объектами; такие объекты весом в одну тонну несутся на большой скорости и их движение даже не ограничено какими-то особыми маршрутами (как с рельсами поездов). Эти объекты могут убивать и убивают с предсказуемой регулярностью.

В эту «свободу вождения» входят и ошеломительное

неравенство. 3000 человек ежедневно гибнут в результате аварий на дорогах, а 30 000 получают увечья (WHO 2004; Featherstone 2004). К 2020 г. автокатастрофы станут третьей причиной смертей и увечий в мире, и при этом большая часть этих жертв не имеют своей машины. Аварии не случайны, они — характерные черты автомобильной системы (см.: Beckmann 2001). Гибель и травмы по всему миру — это то, что Дюркгейм называл «социальным фактом», обусловленным проходящими постоянно и предсказуемыми социальными процессами (Durkheim 1964). Это то, что Элиас описывал как очень различные социальные стандарты самоконтроля на дорогах, различия между которыми вызваны вариациями в «процессе цивилизации» (Elias 1995; ежегодная смертность на 100 тысяч населения варьируется от 6 до 40, при этом в Китае этот показатель обычно один из самых высших: Featherstone 2004: 4–5). Можно сказать, что свобода вождения — это свобода убийства.

Дальнейшее гигантское неравенство проявляется между владельцами/пользователями автомашин (большой уровень сетевого капитала) и велосипедистами, пешеходами и особенно детьми (у которых уровень сетевого капитала еще ниже). Эта свобода производит социо-пространственное неравенство исключительного уровня; неравенство, которое коренится в авто-гипермобильности и которое приводит к массовым смертям и травмам наиболее уязвимых тел пешеходов и велосипедистов. Их свобода — это «жизнь без прикрас», поле массовой бойни, число жертв которой больше, чем число жертв военных действий за все время после Второй мировой (Featherstone 2004). Итак, свобода вождения сокрушает очень многие возможности.

Но как тогда совместить неограниченные права на передвижение с предотвращением ошеломительных системных последствий в виде смертей и увечий, которые вызваны беспрепятственным ростом автомобильной системы (оставим пока роль автомобильности в глобаль-

ном потеплении, см.: Lovelock 2006 и главу 13 ниже). Фокусироваться на правах на передвижение (т. е. «свободе от») — значит фетишизировать *движение* точно так же, как капитализм в критике Маркса приводил к фетишизму *товаров*.

Итак, мы можем провести различие между подушным доходом и правами на мобильность и распределением возможностей. Мое предположение состоит в том, что набор возможностей следует рассматривать с точки зрения благоприятствования разговору соприсутствия с членами самых разных сетей одного человека. Мобильности делают такие разговоры возможными, позволяют наладить долговременные соединения и социальные связи. Все социальные группы в мире должны иметь возможность «встречаться и говорить», пользоваться этой позитивной свободой. Это — критически важная возможность, которая только подразумевается в списке Нуссбаум, особенно в пункте «пользоваться обществом других людей» (Nussbaum 2006).

Более того, из-за сетевой природы социальной жизни будут «необходимы» коммуникация и путешествия на расстоянии. Людям нужен достаточный опыт путешествий, чтобы поддерживать и развивать радости встреч и бесед, а это окажет в дальнейшем благотворный эффект на то, что Шеллер характеризовал как «гражданская свобода и мобильность» (Sheller 2006). Таким образом, при прочих равных, «хорошее общество» не ограничивало бы путешествие, соприсутствие и получающуюся в итоге хорошую беседу. Такое общество распространило бы возможности соприсутствия на все социальные группы и расценивало бы посягательства на них как нежелательные. Как это формулирует авиакомпания ВА: «личный контакт ничто не заменит!» Но если так, то этот контакт должен быть доступен всем социальным группам, хотя бы время от времени, а не только тем, кто сейчас очень легко встречаются лицом к лицу. Социально всеохватывающее общество развивало бы и распростра-



няло возможности соприсутствия на всех своих членов. Оно бы минимизировало «вынужденную мобильность». Программы по транспорту, городскому планированию и коммуникациям поддерживали бы нетворкинг и встречность (и ограничивали бы потерянность). Это — динамическое понимание гражданства, которое ценит «свободу для», а не «свободу от». Подобное понимание подразумевает, что нулевые помехи транспортному трафику, убийство расстояния и ничем не сдерживаемое движение — это нежелательные цели (см.: Sager 2006: 471).

Тем не менее такую программу возможностей для мобильности, конечно же, очень трудно реализовать. Во-первых, наличие некой особой возможности не означает, что обладающий ею человек будет способен *ежедневно* перемещаться на большие расстояния. Должно быть введено нормирование по времени. Поэтому я предлагаю говорить как о возможности о *периодическом* путешествии и соприсутствии. И не исключено, что частота такого «желательного» соприсутствия значительно сократится, если запасы нефти истощатся до того, как будет разработано альтернативное горючее, или если глобальное изменение климата не окажет, рано или поздно, свое влияние (Stern 2006; см. главу 13 ниже). В целом «подход с точки зрения возможностей» требует определить, будут ли устанавливаться приоритеты по частоте «периодического соприсутствия» для разных социальных групп, для тех, кто живет в разных географических областях или для разных организаций. При отсутствии доказательств обратного следует признать, что все социальные группы должны иметь одинаковые права на соприсутствие. Очень для многих групп это будет подразумевать существенные сокращения их возможностей работать или соприсутствовать с родственниками и друзьями. Мы даже можем по аналогии с термином «food miles» (расстояние между местом производства продуктов питания и местом доставки) предположить, что скоро будут спорить о понятии «friendship

miles» (расстояние между друзьями) и о необходимости ограничить выбор друзей локальными или национальными рамками. Рост молодежных путешествий (студентов, работающих au pair, странствующих «чтобы посмотреть мир») резко увеличивает диапазон выбора друзей, их географическое распределение и, как мы увидим в последующих главах, вероятность поездок в будущем для поддержания дружеской сети. В более общем смысле возникает парадокс выбора, согласно Шварцу: «Свобода необходима для самоуважения, участия в общественной жизни, мобильности и питания, но не все выборы увеличивают свободу», который я попробовал приложить к ситуации с выбором друзей (Urry 2004: 4).

В более широком смысле, не пора ли, независимо от готовности платить, подумать об особой методологии оценки различных форм путешествий ради соприсутствия, поддержания семейных, дружеских или деловых связей, образования, религии, развлечения или хождения по магазинам и игры в казино? Насущная необходимость по развитию экономики, не зависящей от углеводородов, делает разработку такой методологии приоритетной.

Лас-Вегас, город с населением в 1 миллион человек, привлекает 30 миллионов посетителей ежегодно, и две трети из них прибывают по воздуху (Gottdiener 2001: 2). Сложно представить себе, чтобы в любую формулу «необходимости соприсутствия» была бы оправданно включена такая квота на то, что можно назвать «параллельной азартной игрой». Но это — простой пример. Такая методология должна не только позволить более «справедливо» распределить уже имеющиеся возможности соприсутствия, но и рассчитать необходимые инвестиции в улучшение физического соприсутствия нескольких групп за счет остальных. Суммарное путешествие следует нормировать на основе необходимости, сокращая частоту для многих и одновременно улучшая соприсутствие для других. Также нужно обеспечить,

чтобы эти возможности распределялись не только более справедливо в рамках уже существующих обществ, но особенно между нынешним и будущими поколениями, жизнь которых, похоже, будет более сетевой и больше проводиться «на расстоянии». Подход с точки зрения возможностей не описывает обязанностей граждан, и поэтому от нас зависит обеспечить будущим поколениям по крайней мере равные с нами права на соприсутствие. Наконец, до сих пор я допускал, что между движением и соприсутствием существует простое соотношение, но по причине конкуренции за позиции это на самом деле не так. Частично движение — это благо, чье значение и привлекательность зависят от того, какой доступ к нему имеют другие (см.: Mishan 1969). Поэтому понятие «возможность соприсутствия» — относительное, оспариваемое, а не абсолютное.

В следующих главах я рассмотрю эту возможность соприсутствия более детально и особенно продемонстрирую важность распределяемых социальных сетей встречаемости разных видов. Надеюсь, мне удалось показать, что понятие «возможность беседы через путешествия и встречи» является, по крайней мере, одним из способов преодоления узости концептуализации «движения от чего-либо». Также в этой главе я показал теоретическое и эмпирическое значение сетевого капитала, очертив контуры стратификации, неравенства и власти в возникающем глобальном порядке. Вход в рай зависит от наличия доступа к достаточному сетевому капиталу, а ад ждет всех «сете-обделенных» (network-deprived) в этом странном новом мировом (бес)порядке.

## ГЛАВА 10

### СЕТИ

*«Всех людей на этой планете разделяют шесть звеньев, образованных другими людьми. Шесть уровней разобщения. Между нами и любым на планете — всего шесть других».*

Джон Гуэйр, «Шесть уровней разобщения» (процитировано в: Watts 1999: 11)

Предыдущую главу я посвятил концепции сетевого капитала. В этой я более детально хочу рассмотреть сети — перед тем как в последующих главах перейду к значимости встреч разных видов. На протяжении этой книги я неоднократно опирался в своей аргументации на понятие комплексности. Так, и первый раздел этой главы начнется с обсуждения литературы по концепции «тесен мир», основанной на комплексном подходе. Я покажу, что, хотя эта литература вносит свой интересный вклад в расшифровку сетевых отношений в мире, она недостаточно хорошо объясняет, что значит «знать» других. Это будет рассматриваться в следующем разделе в отношении деловых, дружеских и семейных отношений, которые, как мы увидим, становятся все более «сетевыми». Далее я кратко проанализирую, как эти сети распределяются в пространстве и как их можно поддерживать на значительном расстоянии.

**«Тесные миры»**

Я уже отмечал, как много теоретиков в начале XXI в. развивают и применяют физику комплексного в современной социологии. Ученые, анализирующие глобальные социальные процессы, все больше используют физику и математику комплексных, нелинейных адаптирующихся систем (Urry 2003a, 2005). А физики и математики, пытающиеся анализировать сети, частично обращаются к социологии социальных сетей, особенно занятой так называемым феноменом «тесного мира» (см. Watts 1999). Утверждают, что «куда заведут нас идеи о “тесных мирах” через 5–10 лет, можно только гадать, но они могут открыть нечто, связанное с тем, как наши идеи цепляются друг за друга, как могут быть тесно связаны открытия в биологии, информатике, социологии и физике» (Buchanan 2002: 208).

Сети могут быть очень массивными по своим масштабам, и в социальные отношения по всему миру вовлечены 6–7 миллиардов людей или 44 000 транснациональных корпораций, что дает примерно 1 миллион взаимозависимых переменных, а если учитывать один человеческий мозг, то мы имеем 10 миллиардов нервных клеток и 1000 миллиардов синапсов (Casti 1994: ch. 3). Капра считает, что сети — это ключ к научным достижениям конца XX в., связанным с исследованиями «сети жизни... Когда мы глядим на жизнь, мы глядим на сеть» (Capra 1996: 82). А как уже указывалось в главе 8, Кастельс полагает, что «структура», подразумевающая центр, концентрацию власти, вертикальную иерархию и особое правовое установление, — сейчас теряет свое значение. Скорее сети «устанавливают новую социальную морфологию наших обществ, и диффузия сетевой логики существенно изменяет саму операцию и результат в процессах производства, опыта, власти, культуры... для сетевого общества характерно превосходство социальной морфологии над социальным дей-

ствием» (Castells 1996: 469). Кастельс утверждает, что «сетевое общество» состоит из сетей, которые подпитываются информацией, основанной на микроэлектронике, и коммуникационными технологиями (Castells 2004). Эти различные взаимозависимые системы, зародившиеся около 1990 г., раскинули свои виртуальные связи по всему миру и привнесли множество виртуальных объектов на задний план обыденной социальной жизни, особенно это касается мерцающих «экранов» и того, как жизнь все больше зависит от этих экранов (Turkle 1996; см. также главу 8 выше).

Тем не менее важнее всего то, что эти системы, судя по всему, породили миры, которые меньше базируются на предсказуемом и заданном соприсутствии и которые я рассматриваю ниже как «сообщества соседства». Особые Другие не просто «там», или, скорее, они там или могут быть там, но в основном через посредство того, что я называю виртуальной природой, арсенал виртуальных объектов, распределенных по относительно отдаленным сетям. Это влечет за собой ряд последствий. Во-первых, наблюдается растущее «соединенное присутствие», в котором мелкие жесты и знаки внимания важны, потому что показывают, что Другие — там, но на расстоянии. Во-вторых, семья и друзья стали сетевыми, как и большая часть экономической жизни; членство в сети сделалось жизненно важным. В самом деле, самые, на первый взгляд, различные сферы деловой, семейной и социальной жизни становятся все более осетевленными, более схожими, более самоорганизованными и более взаимозависимыми (см.: Larsen, Urry, Axhausen 2006). Точно так же организации, предприятия, государства (Европейский союз) и ячейки гражданского общества тоже все больше объединяются в сети. В-третьих, возникают все более значимые глобальные микроструктуры: «структуры соединенности и интеграции, глобальные по своим масштабам, но микросоциологические по своему характеру» (Knorr Cetina 2005: 215). Такие микрострук-

туры устанавливаются через легкие, эффективные, богатые и тесные отношения, как в случае с «Аль-Каидой» или глобальной торговой сетью. И в-четвертых, эти сети порождают эффект «тесного мира» (Watts 1999). Дальние знакомства соединяют людей с внешним миром, обеспечивая мост, иной, нежели тот, что дает густо переплетенный «клубок» (clump) близких друзей и родственников. Мосты между такими клубками формируются чаще через дальние, нежели через близкие знакомства, что будет подробно показано далее.

## Тесный мир

Пока детальный анализ паттернов и следствий таких сетей *внутри* социальной жизни остается мало проработанным (см. о технической литературе по моделированию социальных сетей: Scott 2000). Я обращаюсь к новой версии анализа сетей, на которую во многом повлияла теория комплексности. Эта версия появилась в конце 1990-х годов и касалась математики социальных сетей, распространяющихся по всему миру и иногда приводящих к эффекту «тесного мира» (Watts 1999, 2003; Barabási 2002; Gladwell 2002; Buchanan 2002; Capra 2002). Вотс рассматривает динамическую комплексность социальных сетей, которые не являются ни идеально упорядоченными, ни полностью произвольными, они колеблются от упорядоченности до произвольности (Watts 1999). Сети — динамичны, они эволюционируют, изменяются и самоорганизуются во времени (Watts 2003). Он утверждает, что эмпирические данные, представленные рядом исследователей, показывают, что все люди на планете, каково бы ни было их социо-спациальное расположение, отделены друг от друга всего лишь шестью уровнями разобщения. Неизвестно, насколько это верно в буквальном смысле, но нет никаких сомнений в том, что люди действительно соединены друг с другом через

относительно небольшое число связей (см. о сложностях эмпирической проверки этого утверждения: Watts 2003: ch. 5). Так, людям, считающим себя абсолютно чужими друг другу, часто доводится обнаружить, если они начинают этим интересоваться, что они связаны — посредством довольно короткой цепи знакомств. Удивляет, что «даже когда двое не имеют общих друзей, их все равно отделяет друг от друга довольно короткая цепь посредников» (Watts 1994: 4; Barabási 2002: 27–30). Таким образом, теоретически возможно достаточно быстро получить послание от кого-то на другом конце мира через ряд личных контактов, даже хотя отправитель и конечный получатель совершенно не знают друг друга. Как эти связи организуются таким образом, что нам кажется, будто мы живем в очень тесном мире?

Ключевая идея здесь — «сила слабых связей (дальних знакомств)». Знаменитое исследование Грановеттера показало, что поразительная доля, 84% людей, искавших работу, смогли ее найти через кого-то, кого они знали плохо и встречали очень редко (Granovetter 1983). Обширные *дальние* знакомства и слабые информационные потоки критически важны в поиске работы и других социальных процессах, как, например, распространении слухов (см. также: Burt 1992: 24–27; Barabási 2002: 43; Gladwell 2002). Эти важные дальние знакомства связывают людей с внешним миром, обеспечивая мост, которого не может дать тесно переплетенный «клубок» ближайших друзей и родственников. Мосты между подобными клубками образуются через дальние знакомства на большом расстоянии.

Если человек связан лишь с узким кругом ближайших друзей и родственников, то у него образуется очень глубокое социо-пространственное разобщение с миром из 6 миллиардов других людей. В упорядоченной сети, где каждый связан лишь с пятьюдесятью ближайших соседей, с некоторым возможным преувеличением можно сказать, что от половины населения земли его отделя-



ет 60 миллионов уровней разобщения (Buchanan 2002: 54–55; см. о высчитывании, скольких людей мы действительно знаем: Wellman et al. 2005).

Тем не менее Эрдеш показывает, что всего несколько произвольных связей дальнего действия или дальних знакомств, соединяющих эти различные «клубки» соседей, кардинально уменьшают степень разобщения. Математика случайных графов Эрдеша показывает, что небольшая доля произвольно расположенных звеньев связывает точки графа в более или менее завершенную сеть (см.: Buchanan 2002: 36–38; Watts 2003: ch. 2). Число связей, необходимых для образования такой сети, уменьшается по мере роста сети. Таким образом, чем обширней сеть из точек, тем меньшая часть этих точек должна быть соединена произвольными связями. Процентная доля сети, необходимая для ее соединения, сокращается до мельчайшей. Тогда наступает критический момент перелома. Если взять всего три произвольных связи из каждых 10 000, то уровень разобщения населения мира падает с 60 миллионов до 5. В этом и заключается феномен «тесного мира» — несколько произвольных связей дальнего действия, в сочетании с тесно переплетенными клубками, дают низкий уровень разобщения каждого с каждым другим в мире. Совершается «фазовый переход» от маленького клубка к тесному миру.

Уотс утверждает, вопреки Эрдешу, что существует нормальное распределение индивидов по миру, при котором ошеломляющее большинство относительно слабо соединено и лишь немногие средне соединены. Недавнее исследование с использованием имейла показывает, что письмо должно быть переправлено 5–7 раз, чтобы дойти от отправителя к выбранному получателю: этот паттерн доказывает, что соединения зависят от многих людей, а не только от исключительно хорошо соединенных узлов, через которые должны проходить все послания ([www.sciencenews.org/articles/20030816/fob8.asp](http://www.sciencenews.org/articles/20030816/fob8.asp)). Другие сетевые феномены, от взаимосвязей кинозвезд до электросетей,

также обладают схожими паттернами тесно переплетенных клубков с немногими произвольными связями дальнего действия, которые превращают мир из «просторного» в «тесный» (см. более подробно: Urry 2004b).

«Всемирная паутина» (www) кажется организованной таким же образом. Есть «тесный мир паутины», в котором каждый, как кажется, может установить связь с совершенно чужим человеком за несколько щелчков «мыши» (Buchanan 2002: 118–119). Исследования по ее архитектуре показывают, что между одним «краем» и «другим» — всего от 4 до 10 уровней разобщения (Buchanan 2002: 81). Информация путешествует от одной точки до другой за несколько шагов. Тем не менее другие исследования показывают, что у веб-сайтов — не нормальное распределение. Крошечное количество узлов — Microsoft, CNN, Google, Yahoo, BBC, AOL — поддерживают гигантское число связей и благодаря этому доминируют в Интернете (Buchanan 2002: 54–55, 82, 84–85). Такое распределение известно под названием «экспоненциального» (power law) и в чем-то схоже с типичным распределением дохода в любом обществе по Парето (Barabási 2002; Watts 2003: ch. 4). Это называется немасштабируемым распределением. Каждый раз, когда число связей удваивается, число узлов, имеющих эти связи, сокращается примерно в 5 раз (Buchanan 2002: 83; Watts 2003: ch. 4). Таким образом, Интернет — это аристократическая сеть, в которой соединенный становится еще более соединенным, а менее соединенный — еще менее соединенным. В таких сетях доминируют коннекторы или узлы, благодаря тому, что Барабаши называет «стадной социологией Интернета» (протитировано в: Buchanan 2002: 85). Более того, доминирование этих главных коннекторов, судя по всему, будет расти (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/sci/tech/428999.stm>).

У Интернета, кажется, скрытая самоорганизующаяся природа. Даже хотя его развитие никем не планируется и не контролируется и при всей своей аморфности

он, судя по всему, приобрел аутопойетические черты динамической системы (см.: Fox Keller 2005). Барабаши утверждает, что это — аристократическая организация, где принцип «богатый богатеет, а бедный беднеет» определяет широкий диапазон сетей. Немасштабируемое состояние считается характерным для комплексных систем в генетике, нейронауках, электросетях, транспортных системах, эпидемиологии и глобальных финансовых потоках, которые проходят через три основных узла в Лондоне, Нью-Йорке и Токио (Fox Keller 2005: 1060–1061). Таким образом, использование концепции комплексности парадоксальным образом приводит к редукционизму, по которому все системы сводятся к экспоненциальной модели, и некоторые авторы даже утверждают, что это новый «закон природы».

Фокс Келлер утверждает, что хотя эти системы действительно кажутся растущими согласно принципу предпочтительного добавления и самоорганизуются по экспоненциальному распределению, это не так уж ново. Более того, думать так — это впадать в грех поиска универсалий и игнорировать конкретную архитектуру данных систем (Fox Keller 2005: 1066). В данном случае необходимо задаться вопросом, как организованы социальные сети. Какая модель правильна или даже полезна для моделирования социальных сетей, «тесного мира» или экспоненциального распределения? Какие специфические черты проявляются у социальных сетей по мере их распространения в пространстве?

Пока главным специалистом по «тесному миру», занимающимся этими вопросами, является Бэтти. Он отмечает, что «в исследованиях “тесного мира” раньше преобладала тенденция считать пространственное измерение чем-то трудным для обсуждения, но сейчас стало ясно, что его нужно рассматривать в терминах роста сетей... тесные миры всегда существовали, но с ростом сетей следует учитывать технологии, которые делают возможными связи на дальние расстояния» (Batty 2001: 638; также

смотри сборник, выпущенный Бэтти: *Environment and planning B* 2001). Таким образом, транспортные и коммуникационные технологии играют важнейшую роль в определении природы типа связи тесного мира. Тем не менее Бэтти предполагает, что пространство — это всего лишь вопрос расширения масштаба. Однако, как я покажу в следующей главе, для сетей важен *усиленный* масштаб и особенно периодические встречи, создание временной «локальности», вовлекающей людей изблизи и издалека. Встречи возможны благодаря таким расширяющим пространство технологиям, но не сводятся к ним. Практики путешествий и коммуникаций расширяют краткие и дальние связи в рамках, а особенно между сетями. Встречи дорого обходятся в смысле времени, денег и усилий, но они могут привести к увеличению сети, усилению и радости соприсутствия. Путешествия и коммуникации обеспечивают ресурсами, особенно улучшенным сетевым капиталом, а это увеличивает неравенство, уводя от эгалитаризма «тесного мира». Сети также зависят от материальной инфраструктуры, особенно там, где речь идет об изменяющихся технологиях путешествий и коммуникаций, обеспечивающих потенциальное движение или подвижность, а также соединения на расстоянии (Kaufmann 2002). Введение понятий, связанных с мобильностью, оживляет довольно формальное представление о сетях, распространенное в литературе о «тесном мире» и экспоненциальном распределении (а также в большинстве попыток анализа сетей; Scott 2000; McCarthy, Miller, Skidmore 2004).

Важность встреч подтверждает и критика, обращенная Уотсом на концепцию Барабаши: «главным пороком представления о немасштабируемых сетях является то, что начинает казаться, будто все, с ними связанное, — бесплатно. Сетевые соединения... воспринимаются как не имеющие стоимости, поэтому якобы у вас их может быть столько, сколько сможете набрать, и при этом все совершенно забывают про то, как их трудно устанавли-

вать и поддерживать» (Watts 2003: 113). Уотс использует это наблюдение как опорный пункт для общей критики эмпирической значимости аристократической модели, модели, которая вполне может оказаться подходящей для Интернета, потому что поисковые системы там бесплатно «путешествуют» по миллиардам страниц. Но для социальных групп налаживать и поддерживать связи, и здесь прав Уотс, — вовсе не дешево. Однако они дороги из-за «работы» коммуникаций, путешествий и встреч, которые входят в «функционирование» социальных сетей. Эта дорогая работа и составляет вещество социальной жизни и включает время, пространство, деньги, ресурсы, риски, удовольствия и т. п. (как показано в: Larsen, Urry, Axhausen 2006).

Более того, большая часть литературы о социальных сетях утверждает, что информация — это главный ресурс для установления и расширения соединений. Но у практик социальных сетей множество компонентов, и информация среди них — малозначимый элемент «знания» других, и это мы рассмотрим прямо сейчас.

## Знание

Я начну с простой классификации сетевых кластеров, в каждом из которых по-своему определяется, как, когда и где «узнают» других людей. Во-первых, есть линейные или цепные сети, в которых множество узлов следуют друг за другом в более или менее линейном порядке. Послания и отношения переходят от одного узла к другому. Некоторые дружеские и рабочие сети — линейны, с относительно малым числом соединений вне линии (Laurier, Philo 2001). Человек может знать тех, кто близок к нему в «линии», своего ближайшего соседа, но обязательно тех — кто расположен чуть «дальше».

Во-вторых, есть звездчатые или узловыы сети, где важные отношения всегда проходят через центральный

или несколько центральных узлов. В таком случае высоко ценится возможность быть в самом узле или рядом. В качестве примера возьмем индустрию финансовых услуг: торговые площадки Лондона, Нью-Йорка и Токио представляют собой три таких узла, через которые протекает непропорционально большое количество посланий и отношений. Некоторые семейные сети по своей схеме тоже являются звездами, и отец или мать семейства играют центральную «звездную» роль (см. Barabási 2002: 103). Если кто-то знает центральную фигуру, то он, скорее всего, узнает и всех остальных в данной сети.

В-третьих, есть всеканальные или рассредоточенные сети, в которых коммуникации проходят более или менее по всем направлениям (Arquilla, Ronfeldt 2001: 7–8). Примером такой могут послужить отношения среди тех, кто работает в культурной сфере в центре Лондона (Wittel 2002). Существуют также вариации: сетевые отношения могут быть тугими, когда большинство узлов соединено друг с другом, или рыхлыми, что более типично для наших дней (Ohnmacht 2005).

Сетевые кластеры также варьируются по тому, являются ли обязательства и взаимность между членами сети односторонними или всесторонними. Эти паттерны особенно ясно проявляются в том, как решаются вопросы о встречах членов сети, кто выбирает место, время и продолжительность «встреч» и особенно — кто на них приглашается.

В общем, литература по «тесному миру» и экспоненциальному распределению предполагает бинарное деление — либо X знает Y, либо не знает. Только это и учитывается. Однако мы уже видели, что многие современные достижения подрывают эту бинарность; все больше кажется, что люди «смутно» осведомлены об очень многих «других», так как все меньше миров остаются действительно «замкнутыми». Я уже говорил о разнообразии способов, какими приглашенные, а особенно неприглашенные гости проникают в чужой мир в качестве гостей или

знаменитостей на экране (McCarthy 2001). Миллиард телевизоров, миллиард телефонов и Интернет с миллиардом пользователей по всему миру рассекречивают людей, события и мероприятия где-то еще в невиданных масштабах («новостей из ниоткуда» стало больше). Таким образом, коммуникации переупорядочивают природу «знания» и «знания людей» при помощи гигантской экспансии (очень) дальних знакомств. Так, можно сказать, что человек «знает» всех, кто находится в списке контактов его мобильного телефона или имейла, или членов интернет-чата или всех, кто состоит в членах «семейной истории» на семейном веб-сайте. Кажется, наибольший рост происходит именно в сфере очень дальних знакомств, где другие смутно известны только по одному ограниченному аспекту. Уэлман предполагает, что среднее число людей в личной сети — это 23, а очень дальних знакомств может быть от 200 до 1500 (Wellman et al. 2005: 20).

Также стоит заметить, что социологическое значение «знания» или «знания кого-то» в рамках «тесного мира» установить довольно сложно. Такое «знание кого-то», кто располагается в трех шагах, может не иметь никакого значения для моделирования социальной жизни или образования «воображаемых сообществ» на расстоянии. Концепция социальной сети может оказаться слишком формалистической, если она будет основываться на принципе «кто кого знает», а не на том, какие практики кто осуществляет и с кем, когда и почему.

Ниже я собираюсь проанализировать, есть ли в сетевых соединениях что-то от паттерна аристократической сети, как в Интернете (а не как в сетевом «тесном мире»).

Кажется, что сети диспропорционально продвигаются через хорошо соединенные узлы. Можно заметить, что 300 богатейших и самых мобильных людей в мире имеют такой же суммарный доход, как 3 миллиарда беднейших и наименее мобильных, а это, если не будет доказано обратное, означает аристократическую модель

сетевых отношений. Таким образом, соединения на планете не произвольны, а высоко структурированы. Здесь важны чрезвычайно тугие соединения между хорошо соединенными узлами в сочетании с исключительно рыхлыми соединениями между теми узлами, которые и относительно меньше, и слабее соединены (Программа ООН по развитию — см. UNDP 2004 — как раз указывает на такой паттерн). Итак, комплексные системы через системные взаимозависимости производят аристократический паттерн.

Такой паттерн проявляется и в том, что ключевую роль в определении перехода системы из одного состояния в другое играют очень мощные коннекторы (индивиды и организации) (Gladwell 2002). Понятия социального заражения и «точки опрокидывания» (tipping point) предполагают наличие небольшого числа чрезвычайно мощных коннекторов, расположенных в ключевых пунктах неких сетевых отношений. У этих коннекторов — непропорционально огромное количество социальных связей. В результате концентрации подобных коннекторов системы внезапно опрокидываются. Социальное заражение распространяется через небольшое число очень мощных коннекторов. В этом аристократическом паттерне богат богатеет и оказывает все большее и непропорциональное влияние (Buchanan 2002: ch. 7; Watts 2003: ch. 4).

Итак, необходимо изучить изменчивую природу социальных сетей, и особенно — пространственные и социальные характеристики рабочих, семейных и дружеских сетей. В литературе по «тесному миру» подобных исследований не приводится.

## Социальные сети

В предыдущих главах я отмечал сдвиг от «коробочку» к более спациально распределенным последовательностям социальных сетей. Семейная жизнь, по крайней



мере в некоторых частях Европы и Северной Америки в первой половине XX в., разворачивалась в рамках «коробочек»; члены семьи регулярно встречались друг с другом в рамках своей непосредственной окружности. Всегда ощущалось неформальное соприсутствие членов семьи, которые часто и работали в рамках той же окружности (Wellman 2001).

Классические исследования, задокументировавшие это по крайней мере до 1950-х годов, проводились во многих сельских областях (см.: Frankenberg 1966), в лондонском Ист-энде (Young, Willmott 1962) и различных итало-американских «поселках городского типа» (Gans 1962). Значимых других можно было встретить, обойдя эту окружность, благодаря связности по типу «соседней двери», как это выразил Уэлман (Wellman 2001: 231; 2002). Люди ходили пешком друг к другу в гости, и между семейной, рабочей и дружеской жизнью случалось множество пересечений. Люди сталкивались друг с другом на улицах своего квартала, которому еще только предстояла трансформация через автомобили, телевизоры, телефоны и другие домашние технологии, что описал Патнем в своей иеремии по поводу потери неформального соприсутствия (Putnam 2000; см. также главы 9 выше).

Ряд исследований предполагает, что подобные паттерны претерпели трансформации, связанные с Интернетом, но начавшиеся задолго до его появления (см.: Wellman et al. 2005). Жилища людей, их рабочие места и места отдыха теперь располагаются на большем расстоянии друг от друга, хотя многие и недалеко уехали оттуда, где они родились. Получившие высшее образование обычно живут дальше от места своего происхождения и имеют друзей, разбросанных на очень значительные расстояния (PIU 2002; Larsen, Urry, Axhausen 2006). Они могут «жить» и более чем в одном месте благодаря своеобразной «рассредоточенной» семейной жизни.

В результате сети пересекаются меньше и сокращается вероятность случайно встретить какого-либо знакомо-

го, если это заранее не планировалось. Меньше кратких, неформальных встреч того вида, который преобладал, когда имелось много пересечений между социальными сетями, а ходьба была главным средством передвижения (Axhausen 2002). Относительно удаленная природа современных социальных сетей находит свое отражение в чрезвычайно обширных путешествиях долларовых банкнот по США (см.: [www.wheresgeorge.com](http://www.wheresgeorge.com)).

Итак, люди тратят больше времени на то, чтобы планировать встречи с той весьма малой долей тех, кого они «знают», а также на то, чтобы общаться с ними и путешествовать ради «поддержания контакта» (см.: Larsen, Urry, Axhausen 2006). Запланированные встречи играют центральную роль в жизни многих людей, и это касается многих видов сетей. Я уже высказал выше предположение, что люди знают все большее число других, но все меньше, однако и на «поддержание контакта» с этими дальними знакомыми, которые порой остаются именами в электронных списках, тратится относительно меньше усилий (Axhausen 2002; 2003).

Исследование, проведенное по работникам сферы новых медиа-технологий центрального Лондона, показывает как раз такой сетевой паттерн. У них высокий уровень географической мобильности, множество социальных контактов и скорее нелинейная рабочая биография по принципу «сделай сам» (DIY), нежели распланированная и тщательно взращенная карьера (Wittel 2001: 65–66; Beck 1999; Sennett 1998). Этот паттерн «индивидуализирован» настолько, что люди «вынуждены» конструировать социальные узы. Как утверждает Уэлман: «Такая индивидуализация связанности означает, что добыча ресурсов зависит в основном от личных умений, мотивации и поддержания нужных соединений... С появлением сетевого индивидуализма людям приходится заниматься активным нетворкингом» (Wellman et al. 2005: 4).

Более того, связи становятся эфемерными, но интен-

сивными, сфокусированными и перегруженными. Когда они распространяются, расширяется сеть дальних знакомств. Как заметил один респондент: «Все эти встречи и конференции для меня — возможность повидать людей и показать себя» (Wittel 2001: 67). Считается, что не остается совершенно «чужих», а только потенциальные члены постоянно расширяющейся сети. А благодаря мобильности и скорости сетевая социальность менее зависит от общей истории и нарратива, в результате чего получается, по словам сожалеющего об этом Сеннета, «порча характера» (*corrosion of character*) в современном мире (Sennett 1998). Ключевым фактором сети становится информация, непосредственность особых деталей, того, что можно предложить для быстрого обмена и активного производства доверия (Wittel 2001: 67–68). Это дает «сетевой капитал», который особенно хорошо растягивается поверх социетальных границ.

В таком сетевом паттерне работа и игра до определенной степени ассимилируются. Рабочее место все больше походит на площадку для игры и отдыха, хотя и того типа, который прошел «старбакизацию» (*Starbuckization*) и предназначен именно для работы. Такое смешение особенно характерно там, где развился «кочевой стиль работы», что очень сильно влияет на дизайн и использование «офисов», все более рассредоточенных и диверсифицированных (см.: Harrison, Wheeler, Whitehead 2004).

Уиттел описывает, как время игры и время работы все более тесно переплетается, по мере того, как «вечеринки» и другие «сетевые мероприятия» трансформируются и становятся частью «работы» (Wittel 2001: 68–69). Категории «друг» и «коллега» сливаются. Более того, сетевая социальность зависит от сетевого капитала: «использование автомобилей, поездов, автобусов и метро, самолетов, такси, отелей, при помощи телефонов, факсов, автоответчиков, голосовой почты, видеоконференций, мобильных, имейла, интернет-чатов, дискусионных форумов, списков рассылки и веб-сайтов» (плюс

старомодные визитные карточки, применяемые как своеобразные обменные талоны: Wittel 2001: 69).

С распространением сетевой социальности клубки постоянных связей почти исчезают, практически все соединения становятся удаленными, но к ним добавляются значительные обязательства по участию в периодических встречах. Таким образом, эти соединения расширяются, как и сети дальних знакомств и значение «сетевого капитала».

Подобная сетевая социальность особенно заметна в рамках высоко глобализированных индустрий. Индустрия строительного дизайна становится все более транснациональной, и лишь немногие работники в ней имеют только одно гражданство (и у многих развиваются национально-смешанные романы). Большинство не считают себя «людьми компании» в силу доминирующей лояльности не фирме, а своей профессии. Компании частично выбираются по критерию приверженности «космополитичной культуре» (Kennedy 2004). Социальные сети по преимуществу мультинациональны, и лишь немногие состоят только из эмигрантов или только из местных уроженцев. У них у всех — «пост-национальный» характер (Kennedy 2004: 176). Сотрудники так погружены в смесь пост-национальных друзей, что теряют чувство национальной принадлежности.

Также существуют мощные пересечения между рабочими и дружескими сетями на основе совместного досуга после работы, весьма характерного для таких мобильных профессионалов. Общий «проект» и рабочая группа — вот ключевые организующие черты как рабочих, так и досуговой сети. Завязанные давно знакомства остаются надолго, и люди поддерживают контакты с друзьями разных национальностей, находящихся на других континентах. Сети поддерживаются за счет визитов и других видов коммуникации (Kennedy 2004: 175). А так как друзья перемещаются и образуют другие сети со схожими людьми, то в круг «пост-национальной» со-

циальной жизни, характеризующейся густотой, связанностью и множественностью, добавляются новые друзья (Kennedy 2004: 172, 176). «Постепенно все друзья переезжают и образуют новые или присоединяются к старым сетям единомышленников в другой принимающей стране, а так как предыдущие контакты продолжают сохраняться, то в круг транснациональной социальной жизни добавляется еще больше друзей» (Kennedy 2004: 176). Хотя такой тип «кочевого сетевого работника» еще не типичен, он эмпирически становится все более значимым и способствует распространению интернациональных дружеских отношений (см.: Burawoy 2000).

Это является отражением более широкого процесса, в результате которого аккумуляция в рамках сети — т. е. кого ты знаешь — явно становится более важной, нежели то, *что* ты знаешь (Durbin 2006). А это происходит благодаря новым важным видам использования знания в рамках организаций и между ними. Пока знание остается неявным, неформальным и получаемым через особый личный опыт, организационный успех зависит от доступа к такой информации. Чем больше конструируется формальных и особенно неформальных сетей, тем больше возможностей создавать и передавать подобное неявное знание и делиться им, а также накапливать новый капитал. Дурбин описывает значение «социальных сетей, которые обмениваются неявным знанием и распределяют ресурсы развития и финансов» (Durbin 2006: 1); она также отмечает, как такой нетворкинг дискриминирует, особенно женщин, неспособных войти в подобную сеть или долго поддерживать членство в ней. В более общем смысле, Райш описывает каждую фирму не как единичного «рационального актора», а как социальную сущность: «фасад, за которым кипят децентрализованные группы и подгруппы, постоянно контактирующие со схожими рабочими группами, рассеянными по всему миру» (Reich 1991: 81). Считается, что интеграция сетей в производство знания благотворна с точки зрения

выработки новых типов знания через процесс, который Зейферт, Крог и Бах называют «нетворкинг знания» (knowledge networking) (Seufert, Krogh, Bach 1999).

Одним из следствий этого является то, что многим путешественникам теперь сложнее ускользнуть из «офиса». Человек в пути больше не «отрезан от внешнего мира» (Ling, Yttri 1999). Теперь, когда ноутбуки, «наладонники», смартфоны, коммуникаторы и мобильные телефоны стали стандартным снаряжением бизнесмена, а аэропорты, отели, кафе, самолеты и поезда в разной степени оборудованы интернет-связью и местами для подключения компьютеров, у путешественников остается меньше возможностей для «бегства». Транзитные зоны стали «командными пунктами в стиле хай-тек», из которых бизнесмены коммуницируют с клиентами и коллегами. От многих путешественников ожидают, что они постоянно будут доступны для запросов из головного офиса в режиме реального времени и что они будут отвечать на телефонные звонки, СМС, имейлы, факсы и т. п. «Раньше отправиться в деловую поездку значило оторваться от всего этого. Но сокращение штатов в корпорациях и новые информационные технологии (и то и другое позволяет и требует, чтобы ты был постоянно на связи) вынуждают путешественников быть более подконтрольными и продуктивными, когда они в отъезде» (Collis 2000: 112; Lyons, Urry 2005). «Так как многие члены виртуальных команд HP [Hewlett-Packard] работают на дому или в дороге, мобильные технологии, такие как сотовые телефоны и беспроводные сети, дают возможность проводить виртуальные встречи [практически] всюду и в любое время» (Jones, Oyung, Pace 2002).

Системы мобильной коммуникации и «персонализированный нетворкинг» — это палка о двух концах, потому что одновременно позволяют поддерживать контакт с отсутствующими Другими и находиться под надзором отсутствующих Других. Они дают «чувство присутствия на расстоянии, позволяющее путешественнику все вре-

мя быть доступным, а следовательно, все время — под наблюдением» (Molz 2006). Обживать такие машины — это значит быть соединенным или «принимать у себя» Других со всего мира, жутким образом и присутствующих, и отсутствующих одновременно, здесь и там, близко и далеко (Urry 2004b: 35).

Определенно, многие используют время путешествия (и ожидания) для того, чтобы входить в свою «персонализированную сеть», восстанавливать доверие, поддерживать «отсутствующее присутствие» и переустраивать мероприятия (см. о «постоянном контакте»: Katz, Aakhus 2002b; о «соединенном присутствии»: Licoppe 2004). Таким образом, мобильные телефоны по большей части используются между мероприятиями, и порой это «промежуточное» пространство-время более важно, чем собственно мероприятия. Как я уже говорил, эти «промежутки» и деятельность, в них осуществляемая, могут быть очень значимыми (особенно в отношении СМС, см.: Truch, Hulme 2004: 2). Транзитное время много используют самые разные социальные группы, отправляя СМС и звоня по телефону, как по рабочим делам, так и просто друзьям. Существенную часть мобильных звонков люди делают, устраивая и переустраивая «мероприятия» на ходу, в продолжение транзитного времени. Сетевой капитал, таким образом, увеличивается в промежутках, в расщелинах между полями или сферами работы, семьи и друзей. Согласно Вильгельмсону и Тулину, это происходит оттого, что традиционная работа на фиксированном месте понемногу уходит в прошлое (Vilhelmson, Thulin 2001).

Такие сетевые практики, судя по всему, все больше вторгаются в семейную жизнь. Частично это объясняется тем, что семьи подключены к постоянно расширяющемуся спектру коммуникационных технологий, соединяющих ее членов друг с другом и с внешним миром. Типичная современная семья с двумя детьми-подростками, живущая на богатом «севере», имеет доступ к

нескольким аппаратам домашней телефонной линии, к 3–4 мобильным телефонам, паре компьютеров, фото- (включая цифровые) и видеокамерам, электронной почте, по крайней мере, одному автомобилю, телевизорам, DVD-плееру, журналам, газетам и различным кредитным картам. Семья — это коммуникационный узел, центр сетевого капитала: «Нет больше святилища, где семья была бы защищена от вторжения извне, дом теперь — это коммуникационный узел, куда постоянно приходят сообщения, и все больше глобального происхождения» (Bachen 2001: 1). Однако эти «машины» также позволяют упорядочивать жизнь на локальном уровне, координировать на первый взгляд бесконечные поездки на работу, в школу, по домашним и досуговым делам, что было бы практически невозможно без имейла, СМС, телефонных звонков и ежедневников. «Семья и технологии в доме взаимосвязаны, как элементы одной и той же системы» (Bachen 2001: 2). Итак, семьи с высоким уровнем сетевого капитала способны мобилизовать социальные сети за счет налаживания и поддержания многочисленных удаленных соединений (см.: Larsen, Urry, Axhausen 2006).

Однако такие «семьи» испытывают и другие трансформации, достаточно взглянуть на статистические данные по разводам, родителям-одиночкам, повышению возраста первого брака, совместной опеке над несовершеннолетними детьми, сожителству, холостячеству, приемным семьям и гомосексуальным парам (Allen, Crow 2001: ch. 2; см. также о «семьях, которые мы выбираем»: Weston 1991). Семьи стали сетевыми, они уже больше не нуклеарные, а скорее «смутные» (unclear) (Bauman 2003). В частности, среди бездетных пар широко распространены удаленные отношения, особенно когда женщины заняты своей карьерой не меньше мужчин (Holmes 200: 190; Walby 1997). Многие двух-карьерные пары порой и живут порознь. «Смутные» семьи фрагментированы не только социально, но и пространственно, и



большинство пар после развода разъезжается по разным домам. Необходимость совершать поездки между новыми местами жительства матери и отца приводит к значительным путешествиям детей и родителей, особенно если кто-то из последних переселился в другой город (Allan, Crow 2001: 132). Таким образом, семейная жизнь все чаще разворачивается на расстоянии, с постоянным «выбором», кого из членов семьи посетить, как часто, и какова природа этих «семейных» соединений (Finch, Mason 1993; Allen, Crow 2001). Необходимость определять и договариваться, как, когда и кем из семьи выполняются те или иные обязанности особенно заметна в индивидуализированных «семьях» (Beck, Beck-Gernsheim 1995; Beck-Gernsheim 2002).

По мере того, как люди переходят с одной стадии жизненного цикла на другую, варьируются и их сети. С приходом старости более релевантным кажется доступ к ежедневной «сети поддержки» от других членов семьи, нежели поддерживание удаленных «социальных сетей» (Wenger 1997). Подобные сети поддержки принимают разные формы, обеспечивая эмоциональную опору, компанию, инструментальную помощь и информацию на более или менее ежедневной основе. В случае с более сетевой семейной жизнью, когда близкие родственники и друзья находятся на расстоянии, такую личную сеть поддержки обеспечивают государственные или маркетизированные организации. А когда семья распространилась по всему миру, то семейную жизнь только и можно поддерживать через дальние путешествия и коммуникации, в сочетании с официальными услугами, покупаемыми на рынке, но порой предоставляемыми местным и национальным правительством.

Нетворкинг семейной жизни происходит за счет роста числа домохозяйств по всему миру. В 1985–2000 гг. ежегодный прирост числа домохозяйств в мире составлял 2,3%, а население росло на 1,3% (см.: Liu, Daily, Ehrlich, Luck 2003). Сейчас многие из этих маленьких

домохозяйств находятся в движении. Число международных мигрантов более чем удвоилось с 1960 по 2000 гг. (UNDP 2004: 87). В самых разных городах и странах теперь в больших количествах проживают те, кто там не родился (в Майами 59%, в Сингапуре 33%, в Лондоне 28%, в Израиле 37%, в Швейцарии 25%, в Новой Зеландии 22%, см.: UNDP 2004: 99, 87). Подобная миграция редко бывает индивидуальным изолированным решением, чаще — коллективным действием, в которое вовлечена вся семья, дальние родственники и другие общинные контакты. Мигранты путешествуют ради того, чтобы присоединиться к уже укоренившимся группам поселенцев, которые обеспечивают им транснациональные подготовительные процедуры в принимающих странах, и одновременно поддерживают связи со своей родиной и цепочками других иммигрантов (Goulborne 1999; Ryan 2004: 355).

Миграция разбрасывает членов семьи и друзей по всей планете, и в результате интимная сеть заботы, поддержки и привязанности растягивается на обширные территории (Chamberlain 1995). Существует более 2000 «транснациональных общин», большая часть которых организована на основе дальних коммуникаций и путешествий (см.: Cohen 1997). Наиболее поразителен случай «общины зарубежных китайцев», в которой насчитывается от 22 до 45 миллионов членов, больше, чем население многих стран. Эта община произвела ряд «чайнатаунов» (chinatowns), являющихся узлами в паттернах дальних путешествий, включающих и саму «общину зарубежных китайцев», и их схожие друг с другом паттерны семейной жизни, а также центральные элементы «глобального» туризма (Ma, Cartier 2003). Подобные транснациональные общины не могут процветать без большого числа поездок, как на родину, так и между многочисленными чайнатаунами, по которым расселились члены семьи (Ong, Nonini 1997). Недавние исследования в Тринидаде показывают, что примерно у

60% нуклеарных семей есть хотя бы один представитель, проживающий за границей (Miller, Slater 2000: 12, 36). Поездки туда и обратно, равно как и обширная переписка по имейлу, необходимы для поддержания семейной жизни между Тринидадом, США и Великобританией, что генерирует своего рода «циркуляцию мозгов» по всему миру. Британская община пакистанцев транснациональна и космополитична и вовлечена в комплексный трафик «объектов-людей-мест-чувств», проходящий между Соединенным Королевством и многочисленными поселениями в Пакистане. Пакистанцы, навещающие родину, обязаны привезти с собой что-то из Великобритании в подарок родственникам и друзьям, продолжающим жить в Пакистане (Werbner 1999: 26).

Итак, существует комплексное соединение между разными видами транспорта, особыми «семейными мероприятиями» и в целом поддержанием семейной жизни на расстоянии. Гигантский рост зафиксирован в масштабах общемировых коммуникаций через телефон и Интернет. Суммарный объем международных телефонных переговоров вырос, по крайней мере, в 10 раз с начала 1982 до 2001 г. (Vertovec 2004: 219). Это характерно для большинства стран, частично благодаря различным инновациям вроде предоплаченных карточек и мобильной телефонии. Таким образом, «транснациональная связанность посредством дешевых телефонных звонков находится в самом центре жизни» мигрантов и их родичей в сегодняшнем мире (Vertovec 2004: 223). Эмпирические исследования телефонных звонков показывают, что чем больше расстояние между абонентами, тем дольше звонки, но тем и реже (Licorpe 2004: 142–143). Такие звонки часто имеют ритуальный характер. Открытый разговор — это своеобразный символ тесных уз между членами семьи, порой живущими на удалении друг от друга (Licorpe 2004: 143). Географическое соседство или удаленность не коррелируют напрямую с тем, насколько эмоционально близкими ощущают себя

родственники, равно как и с тем, какую поддержку и заботу они оказывают друг другу (Mason 2004: 421). Интимность и забота могут проявляться и на расстоянии, через письма, посылки, фотографии, имейлы, денежные переводы, телефонные звонки и периодические приезды.

Все эти вопросы были рассмотрены в недавнем исследовании, о котором уже неоднократно говорилось (Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 6–8). Респондентов просили назвать до 10 «не-местных друзей». Как выяснилось, эти друзья обычно рассеяны по обширной территории, но на северо-западе проживает в среднем только один, и среднее расстояние до них было 1402 км. У всех респондентов были «не-местные друзья», и среднее их число составляло 6,5 (Larsen, Urry, Axhausen 2006: Table 7, Appendix B). Трое смогли указать более десяти мест. В среднем у каждого было по два друга в другой стране, и более половины опрошенных молодых людей дружили с кем-то не из европейской страны. Некоторые из выпускников университетов подружились во время обучения за рубежом или со студентами по обмену; некоторые повстречали друзей-англичан и иностранцев во время работы или поездок за границу (Larsen, Urry, Axhausen 2006: Table 8, Appendix B).

Также респонденты сообщили, что живут вдали от своих «близких родственников». На самом деле, семейных связей у них было почти столько же за границей, как и в непосредственной округе. У многих из них были «близкие родственники» за рубежом (Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 6). Очень немногие имели всю свою семейную сеть по соседству. Итак, респондентам приходится путешествовать из города в город, чтобы встретиться с 3–4 из своих близких родственников. Такие путешествия неизбежны и почти всегда обязательны.

Также мы просили респондентов указать местоположение тех людей (не более 10), которых они считают «самыми важными» в своей нынешней жизни. Некоторые

из таких самых близких и значимых людей, как оказалось, жили в других странах (Larsen, Urry, Axhausen 2006). Таким образом, «сильные связи» заботы, поддержки и привязанности в значительной степени географически рассеяны.

Даже хотя многие дружеские отношения растянуты в пространстве и для поддержания их требуются встречи в «промежутках», лишь немногие из респондентов рассказали о дружбе, которая сохраняется без периодического соприсутствия. Большинство опрошенных согласились со следующим утверждением:

«Легче поддерживать контакт с людьми при помощи СМС и имейлов. Можно иметь более широкий круг друзей и неважно, где они теоретически находятся. Однако я не думаю, что хорошая дружба может ограничиться одними посланиями. Это не настоящая дружба... Я не могу оставаться чьим-то другом, если я просто пишу ему сообщения и никогда с ним не вижу. Я должен видеть его во плоти и делать что-то совместно» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 79).

Бликие знакомства действительно зависят от общения. Все респонденты поддерживают регулярные коммуникации с каждым из тех, кого они определили как «самых важных людей», посредством имейла, телефонных звонков или СМС (но не обязательно всех трех). Респонденты говорят, что в среднем раз в два дня звонят, шлют СМС или имейл своим «самым важным людям», так что у них взаимодействие на расстоянии происходит чаще, чем лицом-к-лицу. При этом дистанция влияет на частоту связей. С ростом расстояния становится меньше личных контактов (см. главу 11 ниже), как и обмена СМС и телефонными звонками. Однако использование имейла повышается вместе с расстоянием (Larsen, Urry, Axhausen 2006: figure 1,2).

Все эти различные исследования показывают, что при всей разбросанности и рассеянности жизни она остается связанной, соединенной и встроенной. Жизнь

каждого индивидуализирована в рамках персональной сети, и его отношения соответствуют его характеру. Однако, они социальны в том смысле, что такие сетевые жизни вписаны в социальный спектакль, действия в котором зависят от переговоров, одобрения и чувств других людей, порой находящихся на удалении, и они имеют социальные и эмоциональные последствия, проявляющиеся на расстоянии. Люди впутаны в сети, которые и делают возможными, и ограничивают их действия. Что интересно, согласно Уоттерсу, это верно не только для тех, у кого есть семья или романтические отношения, но и для «одиночек», которые все больше образуют тесно переплетенные группы людей, где могут процветать в чем-то аналогичные формы заботы и поддержки (Watters 2004).

## Заключение

Эта глава началась с обзора литературы по «тесному миру». Хотя она и внесла интересный вклад в расшифровку сетевых отношений в мире, эта литература недостаточно уделяет внимания тому, что подразумевается под «знанием кого-то». Эти вопросы я рассматриваю в рамках рабочих, дружеских и семейных отношений, которые становятся все более «сетевыми». Каждая из на первый взгляд столь различающихся сфер работы, семьи и друзей уже стала более «сетевой», и поэтому вопросы расстояния, коммуникаций и периодической встречаемости также актуальны для каждой. Кроме того, сети в этих сферах все чаще пересекаются друг с другом, и между ними и поверх них происходит значительное движение. Сетевой капитал и дальние знакомства переходят из одной сферы в другую, особенно с ростом паттерна более «персонализированных сетей». Но самое важное, что эти сферы порождают путешествия на большие расстояния

## СЕТИ

между удаленными членами сети, потому что встречи сохраняют свое значение. В следующей главе я напрямую обращаюсь к этой важности встреч физического сопребывания.

## ГЛАВА 11

### ВСТРЕЧИ

*«Вероятно, нелепо делать счастливого человека одиночкой, ибо никто не избрал бы обладание благом для себя одного; действительно, человек — общественное существо, и изнь сообща прирождена ему».*

Аристотель, «Никомахова этика»,  
Книга IX, 9<sup>134</sup>

В предшествующей главе я рассматривал литературу по «тесному миру» и заметил, что ей не удалось понять, что в действительности подразумевается под словами «знать кого-то», и особенно — каково значение встреч в этом процессе. Важность встреч поясняет критика Уотса, направленная на аргументацию Барабаши: он говорит, что главным недостатком представления о сетях как о немасштабируемых является вывод о том, что все достигается бесплатно. Сетевые связи трактуются как не имеющие стоимости (Watts 2003: 113). Но налаживание и поддержание связей, по мнению Уотса, обходится социальной группе недешево. Тем не менее он не осознает, что они что-то стоят из-за «работы», выполняемой коммуникациями, путешествиями и встречами, включенными в «действие» социальных сетей. Эта дорогая работа и составляет вещество социальной жизни и включает время, пространство, деньги, ресурсы, риски, удовольствия и т. п.

<sup>134</sup> Слегка измененный перевод Нины Брагинской по изданию: Философы Греции. Москва, 1997. — *Прим. пер.*



Многие из этих процессов освещены в романе Дэвида Лоджа «Тесный мир» (David Lodge 1983). Там описывается, как сети профессионалов вынуждены тратить время на поездки ради совещаний, в результате которых сеть всего лишь воспроизводит себя через периодические личные встречи ради закрепления дальних знакомств. Роман особенно фокусируется на «конференциях», где самый частый рефрен, конечно же, — это «как тесен мир!». Лодж описывает комплексный, многослойный и полный сплетен характер конференций и других «нерегулярных встреч». «Тесный мир» демонстрирует, что то, что обменивается через интенсивные и динамичные разговорные интеракции, является ценным социальным товаром. Сюда входит дружба, власть, проекты, рынки, информация, слухи, сделки, интрижки, сплетни и т. п. Значит, для сетей крайне важны «дорогие» встречи, коммуникации и путешествия через пространство-время, необходимые для того, чтобы «сформировать» и «зацементировать» дальние знакомства на какой-то период.

Итак, соединения между людьми в представлении литературы по сетям предполагают периодические встречи. Они имеют свою цену. Хотя и можно «знать» других через короткую цепь знакомств, эффект от этого будет меньшим, чем от периодических встреч. В некотором смысле люди действительно «знают» друг друга, если они время от времени лично встречаются. Тем не менее, как сказал один студент, интенсивные встречи, происходившие некогда, вполне могут позволить поддерживать эту конкретную сеть без частых встреч в дальнейшем. Иначе говоря, привязанность может быть мобильной, продолжаться сквозь время и пространство.

Также и тот, у кого очень много дальних знакомых, получает преимущество на подобных встречах, что приводит к их автоматическому увеличению в результате своеобразного «цикла добродетели» благодаря тому, что называется «эффектом Матфея» («Ибо кто имеет,

тому дано будет и преумножится; а кто не имеет, у того отнимется и то, что имеет, тот потеряет и душу свою»; см.: Watts 2003: 108). Срабатывает механизм позитивной обратной связи, и богатая сеть становится богаче, а бедная — беднее, что приводит к дальнейшему неравенству. Личные встречи необходимы для накопления сетевого капитала (это один из важнейших компонентов, о чем я подробно говорил в главе 9) и для улучшения посредством позитивной обратной связи, в чем проявляется скорее аристократический, чем эгалитарный паттерн сетевого капитала. Всемирное неравенство по организации доступа к инфраструктурным ресурсам, необходимым для путешествий, коммуникаций и встреч, *prima facie*<sup>135</sup>, свидетельствует об аристократической, а не эгалитарной модели (см. главу 10).

*Это является непререженной частью сетевых практик. Сеть функционирует только тогда, когда нерегулярно «активируется» через присутствие. Ceteris paribus*<sup>136</sup> «активация сети» случается, когда совместные мероприятия проходят каждую неделю, месяц или год, когда встречаемость является более или менее обязательной. В такую обязательную встречаемость входят: ежечасные сходки дружеской компании молодежи, ежедневные встречи пары, еженедельные собрания проектной команды, ежемесячные оперативные совещания фирмы, ежегодный съезд семьи на День благодарения, двухгодичные конференции международных профессиональных организаций и т. д. Их нельзя пропускать, они обязательны для того, чтобы конкретная сеть *действовала*. А эти встречи, в свою очередь, требуют физического перемещения от кого-то или даже от всех участников; таково «бремя мобильности». Чтобы оставаться в определенной сети, нужно выполнять обязательства по

<sup>135</sup> Пока не будет доказано обратное (лат.). — Прим. пер.

<sup>136</sup> При прочих равных условиях. — Прим. пер.

поездкам, встречам и беседам. Эти обязательства неизбежны, по крайней мере, в рамках заданного периода времени. Таким образом, встречи являются важным компонентом различных комплексных систем особенно потому, что эти системы были «осетевлены»<sup>137</sup>, как мы это видели в предыдущей главе. И именно из-за подобного осетевления рабочих отношений, семейной жизни, дружбы, досуга и т. п. встречи лицом-к-лицу так важны. Встречи могут быть и эффективные, и аффективные (см. обзор в: Mina 2002).

Более того, анализ развития «современного поведения при встрече» и различных «режимов встречи», проделанный ван Вре, показывает, как «власть, статус и собственность распределяются во время встреч и через них в беспрецедентных масштабах» (Van Vree 1999: 278). В XX в. особенно важна была «профессионализация» встреч в разных сетях — и все они характеризовались неформальным режимом общения. Мы можем добавить, что эти режимы часто заимствовали важные черты встреч семейной и дружеской сетей, а также непосредственно пересекались с ними. В целом, кажется, что «национальные режимы встреч» уступили место «континентальным и глобальным режимам» (Van Vree 1999: 332). Ван Вре предполагает, что марксова «классовая борьба во многом перешла в деятельность при встречах», а «невидимая рука» Адама Смита выросла в полностью непредсказуемые и неожиданные результаты встреч и переговоров» (Van Vree 1999: 314).

В данной книге я использую термин «встреча» (meeting) для описания как высоко формализованных

<sup>137</sup> Англ. «networked». Данный термин, хотя пока не общепринят, но уже имеет некоторое распространение в русском языке. Термин «networking», обозначающий процесс «осетевления», усилия по «осетевлению» в данном тексте не переводится, а только транскрибируется (нетворкинг), в силу того, что этот термин уже достаточно распространен. — *Прим. пер.*

деловых встреч со своей повесткой, жесткой структурой и расписанием (т. е. совещаний и собраний), так и неформальных, время и место которых может быть спланировано заранее, а может быть оговорено уже по пути, а также — огромного числа прочих контекстов, в которых двое или более людей собираются вместе. Кроме ван Вре, Гофмана и Шварцмана в социологии этой теме уделяли внимание очень немногие. Частично настоящая глава призвана обеспечить «встречам» в рамках социологии особое положение, и особенно — посмотреть, как они одни позволяют социальным сетям существовать, при том, что они происходят нерегулярно, а лишь периодически.

В этой главе я собираюсь рассмотреть различные аспекты столь широко распространившихся и столь продуктивных с точки зрения нетворкинга встреч. Во-первых, я представлю анализ пяти основ соприсутствия, которые определяют путешествия и встречи. Затем я рассмотрю более конкретно, как и почему личный контакт столь важен для создания специфической «встречности», опираясь в основном на труды Зиммеля и Гофмана. Потом я проанализирую исследования встреч в рабочей атмосфере, в семейном и дружеском кругу, опираясь на совсем недавние работы. Предпоследний раздел будет посвящен тем встречам, которые происходят на ходу, и тому, как они начинают порождать новые виды времени и пространства. Затем будет сделано краткое заключение.

## Зачем встречаться?

Я выделяю пять процессов в социальных сетях, которые порождают путешествия, встречи и обычно — много разговоров (ранее я уже излагал свои соображения, см.: Urry 2002b, 2003b). Я не пытаюсь сказать, что другие места, в частности «дом», не представляют удобной площадки для соприсутствия и богатой, комплексной беседы. Как

утверждают Эллегорд и Вильгельмсон, дом может быть «очагом локального порядка» (Ellegård, Vilhelmson 2004). Но чтобы вынести этот очаг наружу, важно различать пять теоретически отдельных процессов, порождающих периодическое движение и встречи соприсутствия.

Во-первых, есть правовые, экономические и семейные обязанности, которые вынуждают людей периодически ездить и посещать некоторые конкретные места. Эти формальные обязанности включают поездки на работу и на собеседование при приеме на работу; посещение семейных мероприятий (обручений, свадеб, крестин, Дней благодарения, похорон, Рождества, дней рождения); визиты к юристу или в суд; посещение школы, больницы, университета или общественной службы. Часто в такое «бремя мобильности» входит комплексное неравенство власти, когда облеченному меньшей властью «приходится» время от времени совершать поездки по определенному маршруту. Смена местоположения различных офисов и организаций часто повышает масштабы и сложность путешествий, предпринимаемых теми, чья мобильность особенно зависима от мобильности других.

Во-вторых, есть менее формальные, но предписанные социальные обязанности, которые часто подразумевают, что кто-то посетит и поприсутствует. Это бремя мобильности заключается в необходимости «видеться» «лицом-к-лицу», а часто и «тело-к-телу» (что может варьироваться от рукопожатия до совокупления). Такое взаимное «представление себя» дальних знакомых периодически позволяет членам сети «считывать», о чем думают другие, наблюдая их телесный язык, слыша «из первых уст», что они говорят, ощущая их ответ и эмоции. «Соприсутствие делает людей исключительно доступными, открытыми и подчиненными друг другу» (Goffman 1963: 22). Подобные социальные обязательства перед сетью друзей, родных или коллег необходимы для поддержания доверия и заинтересованности, которые должны продолжаться и в периоды удаления и одиночества. Они могут быть свя-

заны с обязанностями проводить время «качественно» и эмоционально, часто в рамках конкретных площадок, вне нормальных паттернов работы и семейной жизни. Также в этом может участвовать особое чувство времени, оторванное и даже конфликтующее с «нормальной» жизнью («возьмите отпуск», как советует реклама, намекая на необходимость поддерживать какие-то близкие отношения). Временами переживание эмоциональной близости может включать в себя и коллективное «брожение» (Durkheim 1915; Chayko 2002: 69).

В-третьих, различные материальные объекты часто играют главную роль в социальных сетях и требуют временных, нерегулярных встреч. Может возникнуть нужда в соприсутствии с другими для подписания *контракта*, для работы над письменным или визуальным *текстом*, для вручения *подарка*, для починки *неисправного устройства* или для наладки нового *инструмента*, предназначенного для каких-то научных целей. Эти объекты могут быть расположены в каком-то специфическом месте или их можно перемещать, что подразумевает «встречу с ними» в каком-то другом месте для работы (в лаборатории, в доме, в офисе, в мастерской и т. п.). Такие процессы все чаще включают в себя работу «локоть-к-локтю», наблюдение за чем-либо по одному или параллельным компьютерным мониторам либо в зафиксированном месте (кабинет, интернет-кафе, офис, зал ожидания аэропорта) или где-то еще, где возможен доступ к программному обеспечению и документам (но см. о финансовых трейдерах, все чаще делящихся друг с другом материалами, показывая их на физически различных мониторах: Knorr Cetina, Bruegger 2002). Анализ сетевых акторов, принимающих участие в разработках новых технологий, выявил центральную роль «объектов» в научных социальных сетях и то, как эти объекты обычно располагаются в определенных местах, но также могут перемещаться с места на место, сохраняя свою форму (Law, Mol 2001).

В-четвертых, для сетевой социальной жизни часто бывают важными места. Есть обязательства быть «напрямую» в каком-то месте, погулять по городу, «выехать на море», взобраться на вершину горы, посмотреть на закат и т. п. Такие «места досуга» можно испытывать «напрямую» через соприсутствие «лицом-к-лицу» с другими людьми, тоже погруженными в это «иное» место. Такая встреча с местом обыкновенно подразумевает поездку за пределы не-мест, путь до этих специфических мест обычно в компании «значимых» других. Подобные места помогают наладить социальные сети. Именно в эти места отправляются на каникулы семьи, там рыбачат, там проводят свои конференции профессиональные организации, там карабкаются по горам альпинисты (Machaghten, Urry 2001; также см. следующую главу).

Наконец, многие сети организованы вокруг переживания «вживую» неких событий, которые происходят в определенное время и в определенном месте. Сюда входят политические митинги, концерты, спектакли, демонстрации, спортивные матчи, праздники, кинопремьеры, конференции, фестивали и т. п. Подобные мероприятия в реальном времени порождают интенсивные моменты одновременного путешествия и соприсутствия. Для специализированных социальных сетей, называемых «фанатами», это такие моменты, которые нельзя «пропустить» и которые в определенное время вызывают массовые перемещения людей, желающих «попасть» на событие. Это «бремя» может быть весьма тяжелым. Некоторые места специально выделены для таких мероприятий. Это могут быть «уникальные места, благодаря тому, что они предназначены стать ареной уникальных событий», таких как особенные спортивные состязания, фестивали или художественные выставки (см. о мегасобытиях: Roche 2000: 199, 204).

Итак, таковы различные обязанности социальной жизни, которые побуждают к соприсутствию и периодическим путешествиям. Таким образом, сети сходятся

ся благодаря смешению формальных и неформальных обязанностей, равно как и благодаря особой значимости объектов, мест и событий. Обычно это порождает встречи соприсутствия и беседы между определенным набором членов сети. Эти беседы необходимы, по крайней мере, время от времени для укрепления дальних знакомств и слабых связей «на расстоянии». Глэдвел отмечает значение подобных «устных» коммуникаций в системах, раскачивающихся как маятник. Но вопреки распространенным представлениям о полностью виртуальном мире, который нас ожидает, ему рисуется иная перспектива: «мы вступаем в эпоху устного слова... мы все больше и больше начинаем полагаться на самые примитивные виды социального контакта» (Gladwell 2002: 264–265). Как утверждает телекомпания ВТ, «поболтать — это хорошо», но почему это так и, главное, почему, вопреки ВТ, считается, что хорошо — это поболтать с глазу на глаз, а не по телефону?

## Беседа лицом к лицу

В главе 2 я уже упоминал замечание Зиммеля о глазе как об уникальном «социологическом достижении» (Simmel 1997: 111; см. также: Jensen 2006). Взгляд глаза в глаза порождает близость, потому что «никто не может взять что-либо взглядом, одновременно не отдавая»; это обеспечивает «самую совершенную взаимность» лицом-к-лицу, с глазу на глаз (Simmel 1997: 112). Взгляд возвращается, и устанавливается доверие. Гофман называет такие взгляды взглядами глаза-в-глаза, говоря, что они дают возможность установить контакт, продемонстрировать свое внимание и готовность что-либо сделать, а также выявляют недостаток доверия и готовности в других (Goffman 1967: 169; Schutz 1963: 92). Гофман в более широком смысле отмечал важность «сферы деятельности, которая порождается интеракци-



ей лицом-к-лицу и организуется по законам “смешивания” (co-mingling) — сферы, в которую входят свадьбы, семейные трапезы, совещания, военные марши, встречи на бензозаправке, в очереди, в толпе и встречи пары» (Goffman 1971: 13; Urry 2002b). Подобные «интеракции лицом-к-лицу», такие сфокусированные контакты предполагают движение одного, нескольких или всех участников на все эти свадьбы, семейные трапезы, совещания, марши, к бензозаправкам, очередям, толпам и т. п.

Что происходит во время беседы? Они — постановка или представление участников, особенно если между ними существует неравенство власти. Подобные беседы часто необходимы, чтобы *выговорить* проблемы, пересказать свои «беды». «Когда глаза смотрят в глаза», разговор протекает нормально, порой начинаясь со светской болтовни (Goffman 1963: 92). Происходит беседа с глазу на глаз, приходят и уходят разные темы, непонимание можно легко исправить, а искренность и заинтересованность — оценить напрямую. Участники часто берегут других, не желая их смутить, и большая часть времени уходит на конструирование самого потока беседы, на то, чтобы разговор «протекал» свободно (Boden, Molotch 1994). Мише и Уайт описывают растущее значение беседы как специфической формы социального дискурса, которой присущ свободный прерывистый обмен, на что указывает и выражение «пустой разговор» (Mische, White 1998: 696). Результаты беседы — случайны и неопределенны (Mische, White 1998: 700; Miller 2006).

Особенно важно в беседе — развитие доверия (Boden 1994). Оно вырабатывается совместными усилиями говорящих. «Насыщенное» (thick) периодическое соприсутствие предполагает богатый, многослойный, плотный диалог. Обмен некоторой информацией, решениями или чувствами возможен только при личном контакте. Также существуют некоторые сети, например преступные, в которых информация должна быть передана устно, а не записана (чтобы не оставлять записей). И снова,

это обязывает человека быть где-то лично, демонстрировать внимание и говорить с глазу на глаз. Достижение подобного доверия чрезвычайно важно, когда в дальнейшем взаимоотношения будут протекать на расстоянии, подкрепление и информация будет добавляться не ежедневно (хотя в данном случае, как пример различных механизмов формирования доверия, интересен сервис e-Bay).

Разговор состоит не только из слов, но и из знаковых выражений, мимики, жестов, языка тела, интонации, позы, многозначительного молчания, историй из прошлого, прогнозируемых реплик и действий, практик смены ролей и т. п. Как писал Монтень об особых эффектах беседы лицом-к-лицу: «жесты и движения оживляют слова... Наша манера держать себя, выражение лица, голос, одежда и то, как мы стоим, придает ценность вещам» (цитировано в: Miller 2006: 287).

Такой «порядок интеракции» лицом-к-лицу предполагает смену ролей. Кивок головой означает готовность взять слово. Но смена ролей высоко структурирована. Приливы и отливы речи — простая, но очень эффективная система. Итак, смены ролей «работают как турникет, на запрос и содействие входу и выходу, эффективно управляя потоком беседы, распределяя говорящих и определяя темы» (Boden 1994: 66). Подобные смены значимы, они разносят участников и делают так, чтобы одновременно говорил только один собеседник. Об этих поворотах не договариваются заранее, они совершаются быстро с незначительными пропусками и пересечениями в промежутках.

Беседа также часто подразумевает прикосновение. Существует богатый, сложный и варьирующийся в зависимости от культуры словарь прикосновений. В этом проявляется воплощенный характер беседы: «регулируемое физическое действие наряду с “работой ума”» (Boden, Molotch 1994: 262). Гофман описывает, как «вплывается» информация в разговоре. Так, когда «кто-то

говорит о том, что он понимает кого-то другого всей душой, это подразумевает прием воплощенного послания. Связь между душой, с одной стороны, и воплощенной передачей — с другой, обеспечивает критически важные коммуникационные условия для интеракции лицом-к-лицу» (Goffman 1963: 15).

У такой встречи соприсутствия две главные черты: богатство информационного потока, проходящего между участниками, и непрерывная обратная связь, которая опирается на возможность видеть лицо другого. Согласно Трифту, лицо — это главная арена аффектов, и, следовательно, возможность видеть лицо дает немедленный доступ к широкому регистру аффектов другого человека (Thrift 2004d: 61). Аффекты определяют, насколько тело готово к действию, и они зависят от взаимоотношений. Это представление об аффектах — антииндивидуалистично и решительно не соответствует идее глубоко укоренившихся эмоциональных механизмов. Аффекты возникают из взаимоотношений, и поэтому речь идет не просто о том, чтобы видеть другого. Можно сказать, что на аффекты оказывают свой эффект взаимоотношения (Thrift 2004d: 63). Аффекты — это реакция тела на взаимоотношения с Другими, и особенно на их распределение во времени и пространстве.

В частности, так происходит тогда, когда тела находятся в аффективном соседстве и происходит встреча соприсутствия во времени и пространстве. Мы можем назвать встречей или «общением» такое состояние, когда люди ощущают себя в достаточном телесном соседстве для того, чтобы показывать себя и видеть других, особенно — лицо конкретного другого (Goffman 1963: 17). Когда люди встречаются, каждый из них готов провести вместе и рядом с другим некоторое время и каждый использует и управляет периодами речи и молчания для совершения разговора. Почти всегда встречи бывают результатом перемещения некоторых или всех участников, так как конференции, семейные сборы, вечерин-

ки, симпозиумы, мероприятия, съезды, кемпинги и т. д. часто происходят на «нейтральной территории». Как пишет Боден: «Бьет барабан, и собираются избранные, издалека и изблизи, лицом-к-лицу за блестящим столом» (Boden 1994: 82). И до некоторой степени те, кто бывает на каждой встрече, жертвуют ради этого своим временем. Есть разные способы подарить время, потраченное на дорогу, тем, кто присутствует. На встречах часто обмениваются, конкурируют или признают свою вину в отношении «времени в пути» как важного ресурса (см. о различных способах «дарения» времени в пути: Jain, Lyons 2006).

Путь в некоторые места проходит через «постоянную какофонию разговоров» (Amin, Thrift 2002: 86) или «разговоров, разговоров и еще раз разговоров» (Boden 1994: 82). Разговоры здесь — не просто способ представления себя или функционального обмена информацией. Разговоры включают в себя наборы высказываний, которые сами по себе выполняют некие задачи или делают дела. В число таких перформативных высказываний входят: заключение соглашений, завязывание доверительных отношений, совершение сделок, исправление взаимоотношений, празднование семейной жизни, облучение и т. п.

В разговоре всегда есть ожидание взаимного внимания и по контрасту с «гражданским невниманием», обычно так и случается между «незнакомцами», которым довелось оказаться в одном и том же месте (Goffman 1963: 84–85). Встречи — это комплексные пересечения, «ритуальные церемонии, племенные собрания, во время которых верные друг другу укрепляют свою солидарность, а враждующие фракции обмениваются словесными ударами... Когда приходит сомнение, назначают встречу. Когда одной встречи не хватает, назначают другую» (Boden 1994: 81). Но, помимо поиска решений, встречи выполняют множество других функций: на них проверяют реакции, осуществляют процедуры,

распределяют награды, статус и порицания, укрепляют дружбу, оценивают верность и просто приятно проводят время (Schwartzman 1989; Boden 1984). Встречи особенно важны за счет того, что Гофман называет «игрой лицом» (face-work). Итак: «человек стремится вести себя во время встречи таким образом, чтобы не потерять лица и дать возможность другим сохранить свое лицо» (Goffman 1972: 2). Но во время встреч чье-то «лицо» как раз и бывает под ударом, ему угрожают интеллектуально, организационно или эмоционально, и чтобы вернуть себе свое лицо, может потребоваться серьезная починка. Мише и Уайт также отмечают, что разговоры обладают потенциалом переключения, когда изменения в регистре речи обозначают резкий переход от одной сети к другой (Mische, White 1998). Итак, в пределах одного разговора могут привлекаться различные сети; случайный комментарий или ссылка перемещают его из одной сети в другую.

Такие беседы лицом-к-лицу поддерживают нормальный паттерн социальной жизни, в которую входят длительные периоды отдаления и одиночества. Коммуникации лицом-к-лицу и являются самым богатым, самым многоканальным средством сообщения в силу того, что они задействуют все чувства разом: «все технологии мира не могут — по крайней мере, пока, а возможно, так будет всегда — заменить контакт лицом к лицу, когда дело заходит о мозговом штурме, о вдохновении или неожиданных открытиях» (Leonard, Swarp 1999: 160; Amin, Thrift 2002: 38; в более широком смысле см.: Huthcby 2001). Точно так же эти технологии не могут поддерживать периоды долгого отсутствия, которое может стать слишком долгим, и в результате дальние знакомства зачахнут (хотя удаленные другие при этом могут остаться «знакомыми»). Какой срок без соприсутствия считается приемлемым, частично варьируется в зависимости от «материального мира», который потенциально соединяет членов сети. Если есть такие мате-

риальные соединения (а это скорее мотильность, чем настоящая мобильность), то бремя мобильности будет тем тяжелее, а обязанность совершить визит — больше.

Сети дальних знакомств, обсуждавшиеся в главе 10, зависят от периодических встреч двух основных форм: тех, во время которых происходит контакт со специфическими Другими (родителями, лучшими друзьями, избранными коллегами и т. д.) и тех, на которых общаются с типичными Другими. Последняя форма зависит от нахождения в специфических местах, где можно наткнуться на кого-то из набора дальних знакомых, не знаю точно, на кого именно. Многие сети сходятся именно в таких местах: на фестивалях, в спортклубах, на мероприятиях, связанных с определенным хобби, в лагерях «ню-эйдж», на семинарах, пляжах Рио-де-Жанейро, митингах протеста и т. д. (Szerszynski 1997). Такие места очень подходят для нетворкинга в рамках специфической группы, хотя никогда неизвестно, кто конкретно там будет присутствовать. В такое соприкосновение часто входит стремление «засветиться» в подобных местах, чтобы потом об этом сообщили всем остальным. Путешествие и дальние знакомства в рамках удаленных сетей порождают то, что можно назвать «презентизм», в свою очередь расширяющее дальние знакомства.

## Встречи-совещания на работе

Во-первых, следует заметить, как важна работа лицом-к-лицу для организаций. Одно американское исследование показывает, что менеджеры проводят половину своего времени на личных встречах, и большая часть этой работы состоит из оценивания коллег через продолжительные и интенсивные периоды соприкосновения и беседы (Boden, Molotch 1994: 272; Van Vree 1999: 279). Беседы лицом-к-лицу и телефонные разговоры могут занимать до трех четвертых рабочего времени руководи-

теля (Boden 1994: 51). Чем выше ранг, тем более важно установление и поддержание «комплексной межличностной сети» посредством циклов встреч лицом к лицу (Boden, Molotch 1994: 273). Частота встреч лицом к лицу, в которые вовлечены эмоциональные, персональные и финансовые аспекты работы, очень высока.

Так зачем же встречаться? Страссман (Strassman) делает такой вывод: «есть встречи, и встречи насчет встреч, и встречи, на которых планируются отчеты, и встречи, на которых рассматривается статус отчетов. И все, чему посвящены эти встречи (совещания, собрания и т. п.), — это люди, которые пытаются разобраться, что же они делают» (процитировано в: Romano, Nunamaker 2001: 4). Более того, есть вездесущий инструмент встреч, «личный ежедневник», предназначение которого — дать уверенность в том, что назначена новая встреча, как только нынешняя подходит к концу:

«Одно из неписанных правил современной работы таково: все приходящие на совещание должны принести с собой ежедневники и зафиксировать в них весь цикл встреч на будущее. На самом деле, это настоящий ритуал завершения совещания: запись в ежедневнике о следующем совещании. Даже появилось особое понятие: “заежедневнить” (diarize), вполне точно описывающее этот ритуал» (Symes 1999: 373).

Шварцман различает два типа совещаний, по критериям «времени, формальности и репрезентативности»: по расписанию и без расписания. Совещания по расписанию назначаются заранее, привязываются к определенному времени и месту, имеют четко выраженную повестку, которая, возможно, материализуется в виде документа на бумаге, в более или менее формальном порядке и регламенте времени. И наоборот, разговор во время незапланированного совещания слабо регулируется, проходит в неформальном стиле и о нем редко нужно кого-то информировать впоследствии. Незапланированные совещания часто происходят неожиданно.

данно, когда кто-то с кем-то «сталкивается», также бывают встречи по типу «стука в дверь», когда проблемы и вопросы решаются на месте, лицом-к-лицу. Оба типа совещаний — коммуникативные мероприятия со специфическими нормами речи и взаимодействия, ораторскими жанрами и стилями, интересами и уровнем участия (Schwarzman 1989). Бытовое определение того, что происходит на совещаниях и что они значат для организаций неверно, потому что:

«Вместо того чтобы принять задаче-ориентированную гипотезу, утверждающую, что совещания призваны обсуждать решения, конфликты, кризисы и т. п., мы предлагаем нечто полностью противоположное: решения, конфликты, кризисы и т. п. создают совещания. Совещания воспроизводятся через объем решений, кризисов и т. п., которые производит организация».

Решения, проблемы и кризисы случаются затем, чтобы производить совещания, а совещания производят организации. Итак, организации существуют ради совещаний, организации создаются и пересоздаются посредством совещаний (Schwarzman 1989: 40–41, 86). Шварцман определяет совещание так:

«Совещание — это встреча трех или более людей, согласившихся собраться вместе с целью, на первый взгляд связанной с функционированием организации или группы. Данное мероприятие характеризуется выступлениями нескольких сторон, эпизодическими по натуре, и участники либо вырабатывают на месте, либо используют специфические нормы для регулирования этой беседы» (Schwarzman 1989: 63).

Важным аспектом здесь является физическая координация и сбор этих трех или более людей в одном и том же месте, их роли и их выступления.

В более широком смысле совещания чрезвычайно важны из-за тех изменений, которые происходят в работе нынешних организаций. Организации перенесли акцент с «индивидуальной трудовой этики» на «коллек-



тивную командную этику», и особенно это связано с развитием «проектной работы» (см.: Grabher 2004). Личные социальные и лидерские навыки в таких организациях ценятся чрезвычайно (Sennett 1998: ch. 6). Это особенно характерно для тех, чья структура была «развезена на биты» новыми информационными технологиями. Подобные организации более рассредоточенные, у них ведется обширный аутсорсинг функций и деятельности вне «головного» офиса, где располагается внутренний персонал (Evans, Wurstler 2000; Harrison, Wheeler, Whitehead 2004). Проектная работа важна, так как организации были «деконструированы» сетевыми технологиями; по выражению Грабера, «проекты — это здорово» (Grabher 2004: 1491).

Такие «деконструированные» организации больше опираются на удаленный нетворкинг и поездки на большие расстояния, призванные создавать периодическое соприсутствие лицом к лицу, особенно там, где большая часть знания — неявное и устное (Evans, Wurstler 2000: 217; Boden 1994: 211). В частности: «члены команды высшего звена совершают интеракции лицом к лицу только посредством персональных поездок», это просто необходимо для рассеянных организационных структур (Doyle, Nathan 2001: 13). Это особенно важно для «проектных сетей». Так, разработчики программного обеспечения, занятые проектом в Ирландии, полагаются на интенсивную «командную» работу для того, чтобы нейтрализовать две специфические негативные особенности организации (Ó Riain 2000). Во-первых, коллектив, занятый разработкой ПО в Ирландии, имеет мультикультурный характер, поэтому, чтобы нивелировать потенциально разрушительные «различия» между людьми разного национального и этнического происхождения, необходимо создать особые личные узы. И во-вторых, у всех этих разработчиков — очень мобильная карьера и относительно эфемерные связи друг с другом. Поэтому проект должен включать «интенсивное переживание

общего пространства и культуры, призванное создать сплоченную команду» (Ó Riain 2000: 189). Такие места интенсивности «все больше располагаются “между” другими местами», и в ирландском случае они — часть «инновационной региональной среды» в Дублине, в месте встречности (Ó Riain 2000: 189).

В схожем исследовании организационной и информационной регуляции процесса починки фотокопировальных аппаратов было доказано, что ключевую роль сыграли встречи за завтраком, на которых ежедневно собирались все инженеры перед работой (Brown, Duguid 2000). Эти неформальные дискуссии соприсутствия породили циркуляцию обширного запаса практического и неявного знания, которой бы не произошло без подобных регулярных бесед за завтраком.

В самом деле, много встреч, связанных с работой, происходит в интересных местах вне офиса. Анализ конференций, собраний, командировок и корпоративного гостеприимства, проведенный Дэвидсоном и Коупом, показал, как деловые поездки часто приобретают то, что можно назвать туристическими чертами, и, следовательно, происходит де-дифференциация туризма и деловых поездок (Davidson, Cope 2003; Weber, Chon 2003; Larsen, Axhausen, Urry 2006). Дэвидсон и Коуп считают, что «для некоторых форм бизнес-поездок элементы досуга и развлечений являются решающими» (Davidson, Cope 2003: 256). Частично вследствие этого число подобных поездок не меняется со временем (Davidson, Cope 2003: 13).

Нормальные командировки стали туристическими, когда они были перенесены на выходные дни (Davidson, Cope 2003: 257). Академические конференции стали организовывать во все более экзотических местах как одну из форм демонстративного потребления, через которую демонстрируется власть, поддерживаются сети и лично посещаются интересные места (Høyer, Næss 2001). Многие (удаленные) совещания содержат в себе

развлекательный компонент. Дэвидсон и Коуп утверждают, что именно посещения других мест и не дает этой практике угаснуть (Davidson, Core 2003). В то же время Коллис утверждает: «возможно, самый сильный довод против угрожающей “живым” конференциям замены на интернет- и видеоконференции звучит очень просто... “Делегаты получают от них удовольствие!”... потому, что они часто проводятся в городах с туристическими достопримечательностями и предлагают иные периферийные развлечения, такие как социальные программы, партнерские программы и т. п.» (Collis 2003: 139).

Эти процессы породили взрывной рост конференц-центров и комнат для переговоров, «полевых» офисов и отелей при аэропортах по всему миру. Такие отели позволяют путешественникам приехать, переночевать, сделать свое «дело» и вернуться восвояси на следующий же день (Doyle, Nathan 2001). Схожие паттерны, судя по всему, характерны для многих бизнес-залов в аэропортах, так как командировки становятся короче и все более точно распланированы по срокам, координации и встречам.

Я уже отмечал в более широком смысле расцвет «промежутков», новых публичных и полупубличных пространств баров, кафе, ресторанов, пабов, кампусов и клубов, где порой происходит обильный «культурный обмен» (Hajer, Reihndorp 2002). Информация и люди циркулируют быстро, но регулярно собираются вместе на встречи. Эта «тирания соседства» кажется функционально важной для развития и поддержания работы с информацией в так называемой «новой экономике» (см.: Amin, Thrift 2002: 59, 73). Кажется, что чем слабее связи, тем более важны встречаемость и места обмена в центре города, университетском кампусе, на конференциях и в лагерях отдыха, важны для разговорного соприсутствия, для напряженно работающих и «живущих в разряженном воздухе» членов сетей, чьим главным ресурсом является знание не чего-либо, а кого-либо (о «знании

кого» (know-whom) вместо «знания как» (know-how) см.: Leadbetter 1999; Grabher 2004).

Опросы бизнесменов показывают, что месторасположение отраслей, имеющих дело с бизнес-услугами и информацией, определяет «городская коммуникабельность» (т. е. места высокой встречаемости). В финансовом секторе Сингапура происходит интенсивное использование баров, ресторанов, клубов, спортклубов, вечеринок, профинансированных мероприятий и бизнес-ассоциаций. Кажется, что коммуникабельность — «это фундамент, на котором выстраиваются контакты и деловые возможности, проверяется доверие и надежность, обмениваются знанием и рабочими постами, заключаются сделки, закладываются основы деловой репутации, а бизнес становится дружеским... Места развлечений столичного города возрождаются в качестве бизнес-институтов» (Amin, Thrift 2002: 75; Amin, Cohender 2004).

Касательно виртуальных команд, оперирующих по всему миру, исследования показывают, что встречи лицом-к-лицу, организовываемые через телесные путешествия, очень важны. Таким образом, темпоральный ритм таких команд «структурирован пульсом регулярных насыщенных встреч лицом-к-лицу, за которыми следует менее интенсивные краткосрочные интеракции посредством различных средств коммуникации» (Maznevski, Chudoba 2000: 489). На самом деле, от виртуальных бизнес-сообществ требуются очень частые поездки и встречи (Doyle, Nathan 2002: 8–10). Пока в целом имейл и прочие виртуальные путешествия только увеличивают «нужду» в интеракциях лицом к лицу, а не служат для них заменой (Hampton, Wellman 2001; Castells 2001: 122).

Глобальные финансовые трейдеры действуют по схожему паттерну. В силу того, что мировая финансовая система все больше «высвобождается» (disembed) и рассеивается по конкретным местам, трейдерам необходимы все более насыщенные личные отношения

ради обмена соответствующей информацией, навыками и доверием (Boden 2000; Knorr Cetina, Bruegger 2002). Хрупкость символических сообществ в электронном деньго-пространстве (money-space) означает, что для доверительных отношений, где большая часть знания неявна, необходимы заново внедренные места интенсивных встреч. «Окруженные комплексными технологиями и неопределенностью различной степени, социальные акторы ищут друг друга, чтобы заключать сделки, которые, явно действуя поверх электронных бирж, и делают рынок. Они сходятся в тесном социальном мире, чтобы использовать друг друга и свое общее понимание “что происходит” для того, чтобы найти те рычаги, которые движут миром» (Boden 2000: 194). Лондонский Сити показывает важность встреч даже с исчезновением «ям» срочной биржи. Интенсивная коммуникативная роль «Квадратной мили»<sup>138</sup> и других финансовых центров повышается с ростом путешествий. Так, Сити «стал глобальным узлом для циркулирующих историй, оценивающих людей и заключающихся сделок... большая часть населения Сити — это посетители, но они неслучайны... Они — часть коммуникативной суеты, которая и связывает Сити с электронным пространством глобальных финансов» (Thrift 1996: 252).

Одним из все более общих мест «интенсивности» или «брожения» в современном мире является университетский кампус, куда ходят (или даже приходят) студенты, преподаватели, персонал и посетители. Недавние попытки развить виртуальные университеты столкнулись с трудностями из-за физической и символической роли реального кампуса и необходимостью продемонстрировать будущим студентам, какой опыт они получают за свои деньги (Cornford, Pollock 2001; университеты являются частью «экономики опыта»). Если рассматривать уни-

<sup>138</sup> Т. е. лондонского Сити. — *Прим. пер.*

верситеты только в терминах производства, сбора, хранения, передачи и оценивания информации, то реальный кампус можно и отменить. Но если понимать кампус как место интенсивной «встречности», тогда никакой объем виртуальной связанности не сможет ее заменить. Это объясняет, почему многие попытки создать среду виртуального обучения провалились или были менее успешными, чем предсказывалось. Кампус в физической форме — это место горизонтальных взаимоотношений и встреч между студентами, а также между преподавателями и между студентами и преподавателями (а также всем другим персоналом). Амин и Коендет утверждают, что «такие мероприятия, как конференции с их шутканьем, сплетнями и социальной демонстрацией также глубоко вписаны в исследования знания, как и работа в лаборатории» (Amin, Cohendet 2004: 81). Кампус (и конференции, проводимые на его территории) следует понимать как «сообщество (или сообщества) практики», которому присущи множественные пересекающиеся горизонтальные взаимоотношения, осуществляемые через интенсивную неразборчивость встреч (Wenger 1998; см. о «коллективном резонансе»: Chayko 2002: 72).

В заключительной части отчета британского Центра Хенли по поводу того, что люди работают в сетевой «соединяющей экономике», утверждается: «немногие из нас в действительности что-то делают: мы проводим совещания, делаем презентации, подбадриваем людей», и поэтому «наша работа основана на влиянии, которое мы оказываем на наши сети» (Justin Worsley, помощник директора, процитировано в: Leisure Week, 15 June 2000; передано пресс-центром Центра Хенли (Henley Centre)). Оценивающие совещания, на которых собирается сеть, важны для современного стиля работы, для поддержки и увеличения сетевого капитала. В следующем разделе я обращусь к встречам в семейном и дружеском кругу.

## Встречи с семьей и друзьями

Я уже приводил выше утверждение Уэлмана, что в осетевлении социальной жизни происходит дальнейший сдвиг в сторону межличностной коннективности (Wellman 2001). Это — сдвиг к «персонализированным беспроводным мирам дает возможность существовать истинно личным сообществам, которые поддерживают у каждого индивида по отдельности коммуникабельность, информацию и чувство принадлежности» (Wellman 2001: 238). Важны каждый индивид по отдельности и их специфическая сеть, а место, дом и контекст в формировании структуры сетей менее значимы. Такой сдвиг к персонализированным сетям сопровождается жалобами на то, что личное время все более «смято» и организовать встречу становится все сложнее (Linder 1970; Southerton 2001). Это происходит из увеличения рабочих часов (Layard 2005); растущая фрагментация рабочих часов приводит к тому, что свободное время редко у кого совпадает; роста разнообразия и сложности видов досуга и большей нужды в организации многозадачного досуга для поддержания дружеских отношений на расстоянии. Эти процессы приводят к росту «общества расписания», когда ежедневные паттерны пространства-времени десинхронизируются с работой, общиной и местом, а следовательно, и с Другими (Shove, Southerton, Warde 2001). Насущной необходимостью становятся встречи, так как ощущается недостаток коллективной координации; некоторые предполагают, что это особенно характерно для Соединенных Штатов, и объясняют, что «у американцев нет приятелей», потому что мало кто свободен в одно и то же время (Jenkins, Osberg 2003; Putnam 2000). Организация досуга становится особенно проблематичной, если свободны немногие. Человеку требуется и «кто-то для игры», и свободное время (Jenkins, Osberg 2003).

Таким образом, люди должны активно поддерживать свои редко переплетенные связи и рассеянные семейные сети. «Активный нетворкинг более важен, чем следование группе» (Wellman 2001: 234). Чувство нормального соприсутствия членов семьи требует все больших, и даже регулярных поездок, призванных поддерживать контакт. В Швеции считается, что примерно половина всех поездок объясняется необходимостью встретиться с друзьями и родственниками (O'Dell 2004: 15). Схожий отчет по Великобритании утверждает: «существуют такие социальные обычаи, обязанности и виды деятельности, которые значительное большинство населения... считает в жизни приоритетными» среди таких необходимых мероприятий: «особые праздники, такие как Рождество» (83%), «свадьбы и похороны» (80%), «посещения друзей и родственников» (84%), особенно находящихся в больнице (92%) (Gordon et al. 2000). В этом отчете, рассматривающем виды социальности в ежедневной жизни людей, показывается, что поездки и общение нужны для поддержания и воспроизводства семейных отношений (см. о семейных съездах афро-карибских транснациональных семей: Sutton 2004).

Такие виды коммуникабельности все больше сопряжены с радостями «трапезы вне дома». В мире «географической мобильности, мелких домохозяйств, маленьких и все менее стабильных семей и недовольства традиционным разделением труда трапеза вне дома — богатый источник праздничности и сотрудничества», играющий особенную роль в семейной жизни (Warde, Martens 2000: 227). Подобные мероприятия, согласно британскому исследованию, почти везде считаются радостными и особенно сопряжены с семейными торжествами. Присутствие на них является главным индикатором социальной принадлежности к данной сети. Если кто-то отсутствует, он должен принести свои извинения. Таким образом, «важно присутствовать, если это возможно, потому что еда символизирует социально зна-



чимое, временно специфическое событие. Съесть ту же самую еду днем раньше или позже, даже в компании почти всех тех же людей, — не удовлетворительная замена» (Warde, Martens 2000: 217). Таковы обязательства семейного и дружеского соприсутствия.

Схожие доводы применимы и в отношении шоппинга. Миллер показывает, что большая часть хождения за покупками не индивидуалистична, а направлена на других, особенно на друзей и родственников (Miller 1998). Шоппинг зависит от отношений с другими в двух аспектах. Во-первых, он часто совершается вместе с другими; следовательно, это вид мобильной встречи. И, во-вторых, покупки ориентированы на других как выражение любви и дружбы. Шоппингом движут моральные чувства, и, таким образом, он выражает важные социальные внедренные ценности.

В британском исследовании, которое обсуждалось в предыдущей главе, отмечается, что между членами сети растет географическая дистанция. Это происходит под воздействием нескольких факторов: жилищной миграции, особенно среди тех, кто получил высшее образование, накопления друзей в других местах, и часто за границей, а также благодаря комплексной организации структуры семей и домохозяйств, порой за счет размножения «фрагментов семьи» (Smart, Neale 2004; Larsen, Urry, Axhausen 2006: ch. 6). В целом это приводит к менее частым контактам лицом-к-лицу с друзьями и родственниками. Респонденты рассказали, что каждый день или два они общаются с самыми значимыми для себя людьми из местного окружения; с теми, кто живет на расстоянии в 30 км — каждые четыре дня; на расстоянии в 30–80 км — раз в неделю. Хотя встречи с удаленными знакомыми менее вероятны как случайные, они происходят с большей регулярностью и вне зависимости от цены. Более того, в исследовании графически демонстрируется, что «сильные связи» (близкие знакомства) не могут поддерживаться без периодического физического

соприсутствия. Респонденты сообщают, что встречаются со всеми своими «самыми важными людьми», по крайней мере, раз в год.

Более того, часто эти «встречи» бывают «где-то еще», и таким образом задействуется сочетание поездки в другое место и встречи соприсутствия с друзьями или семьей. Путешествия из Великобритании за границу для встречи с занятыми друзьями тоже широко распространены. Из-за удлинившегося рабочего дня, желания побыть с женой (или мужем) и рассеянной социальной сети сложно сталкиваться с друзьями случайно в одно и то же время, поэтому о встречах договариваются заранее и ездят куда-то для скрепления сети:

«Мои друзья все дома, в Честере, и у всех свои дела. Довольно сложно всем встретиться в одно и то же время. У нас у всех есть жены и тому подобное, но они не из этих мест, поэтому они и между собой не очень хорошо знакомы. И часто, если мы хотим встретиться, мы едем куда-нибудь вместе (мужчина, агент по продажам, 20 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 100).

А вот как другой агент по продажам объясняет свою недавнюю поездку на долгие выходные в Амстердам:

«Ну, это был такой туристический отпуск, каникулы для расслабления. Я поехал туда со своими четырьмя друзьями. Людьми, которых я уже давно не видел. Это были каникулы-встреча. Они в основном из Лондона. Этих людей я не видел после того, как переехал в Барселону. Я, конечно, вернулся, но они живут в разных концах Лондона, так что все равно было далеко. И вот мы решили собраться и устроить себе праздник (мужчина, агент по продажам, чуть меньше 30 лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 100).

С такими поездками можно столкнуться и в семейном кругу. Вот что объясняет мужчина-архитектор:

«Последний раз... это было 60-летие моей мамы... на самом деле, нам это было не очень по средствам, но ужасно хотелось устроить ей особенный день рождения, и мы

нашли дешевые билеты... И поехали в Рим на 3–4 дня... моя сестра, которая не смогла приехать, тоже заплатила свою часть за билеты и все остальное (мужчина-архитектор, 30 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 96).

Еще одна респондентка рассказала, как она и ее парень отвезли ее родителей в Лас-Вегас на концерт Селин Дион — устроили им праздник в честь 35-летия свадьбы:

«Моя мама и папа — большие фанаты Селин Дион... Это была 35-я годовщина их свадьбы, ну и вроде как подарок на Рождество, так что там все смешалось: подарок на свадьбу, на Рождество и на день рождения еще... мы очень неплохо развлеклись (женщина-индивидуальный тренер, 20 с небольшим лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 96).

Такие «подарки» воплощают желание побыть с родителями и интересно провести время, испытать какое-то место и пережить событие вместе с семьей. Концерт в Лас-Вегасе дает близость не только к знаменитости, но и к родственникам. Следующий рассказ иллюстрирует, как члены большой семьи, которые живут рядом друг с другом, тем не менее отправились в совместный тур, чтобы «немного сблизиться» после того, как они «пережили пару утрат»:

«Второй раз это было как большой семейный праздник. Кажется, нас поехало девятнадцать человек. Ну, для каждого это было организовано... У нас в семье была пара утрат, умерли наши родственники, друг за другом, буквально в течение двух недель. Так что это должно было немного сблизить нас (мужчина-архитектор, приблизительно 25 лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 97).

Дальние знакомства позволяют людям с более скромным доходом путешествовать туда, куда они без этих связей бы не попали. У одного мужчины-швейцара был «богатый» дядя в Сан-Франциско:

«Я был в Сан-Франциско дважды [за последнюю пару лет]... Я останавливался у моего дяди... Да, у него все всегда распланировано, вроде как мы идем на бейсбол или на баскетбол. У него всегда есть для нас билеты, так что когда я туда попадаю, это выходит довольно дешево (мужчина-швейцар в университете, приблизительно 25 лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 97).

Бесплатный ночлег порой означает, что у людей, проживающих в местах, которые считаются интересными, гости бывают чаще, чем у других (и порой против их воли!). Один респондент так воспользовался этим положением:

«Я собираюсь поехать в Мехико, потому что знаю, что он [друг] пробудет там еще только год, так что нет смысла терять бесплатный ночлег... Знаете, если бы это был, скажем, Азербайджан, я бы вряд ли туда поехал, но в Мехико мне и правда хочется (мужчина-архитектор, чуть меньше 30 лет)» (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 97).

Многие такие путешествия сочетают значимые места и людей. Человек может поехать со своей девушкой (или парнем) в родной город к родителям, или к родителям, иммигрировавшим в Испанию, или к лучшему другу, поселившемуся в Лондоне, или к университетскому приятелю, который нашел работу в Берлине, или на «мальчишник» с группой друзей в Амстердам. Так что когда совершается путешествие к друзьям или родственникам, то одновременно это — путешествие в особые места, которые будут пережиты через социальную сеть принимающей стороны и накопившееся знание об их культурной сцене или «природе».

Подобные поездки особенно важны для мигрантов и членов диаспор, у которых сети чрезвычайно широко растянуты. Как замечает Мейсон в своем исследовании по пакистанским мигрантам на северо-западе Англии, все ездят домой в Пакистан на срок от двух недель до нескольких месяцев (Mason 2004). Почти все респонденты очень радовались этим визитам в Пакистан, независимо от воз-

раста. Они планировали заранее какие-то радостные события, предвкушали их и вспоминали их впоследствии до следующего раза. Такие визиты случались регулярно и включали самую разнообразную деятельность.

В нашем исследовании мужчина-архитектор из Ирландии ездил к себе на родину три раза в 2004 г. (Larsen, Urry, Axhausen 2006). Он обычно объезжал много разных мест, посещал друзей, родственников и даже игру национальной сборной по регби, таким образом, сочетая обязательства перед значимыми людьми с личным присутствием на важном событии (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 98). Для швейцарца и его семьи, которая прожила 25 лет в Южной Африке перед тем, как вернуться в Англию, проводить праздники в ЮАР кажется жизненно необходимым (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 98). Они «должны» ехать туда, чтобы сохранить контакты, познакомиться свою маленькую дочку с родственниками и особенными ландшафтами Южной Африки. Эти визиты также позволяют им воссоединиться с друзьями, живущими в Кейптауне или где-то еще в Великобритании и Европе, когда сразу несколько представителей их транснационального круга друзей и родственников устраивают в одно время с ними каникулы в Кейптауне. Таким образом, интимные связи, заботы, поддержки и привязанности преодолевают расстояние.

Хотя забота на расстоянии иногда и срывает, смерть бабушки русской женщины-архитектора означала для нее, что «она должна быть там», вместе с остальными членами своей семьи. Она должна заботиться о них более телесно и социально, чем это возможно через телефон и имейл (Larsen, Urry, Axhausen 2006: 99). Правильный расчет времени здесь критически важен: ей нужно попасть на похороны и поэтому в сжатые сроки она должна уладить свои рабочие дела и организовать поездку. Это иллюстрирует, как гибкая и эффективная координация и путешествие зависят от доступа к сетевому капиталу и от его умелого применения.

## Встречи на ходу

Теперь я обращусь ко все более значимому паттерну встреч, которые происходят, в некотором смысле, на ходу. В большинстве работ, анализирующих путешествия, эта практика игнорируется. Предполагается, что время, использованное на поездку, — нечто непродуктивное и потраченное зря; что время дела и время пути взаимоисключающи и что люди всегда хотят сократить время путешествия, а поэтому высоко ценят небольшое увеличение скорости и уменьшение времени (Lyons, Urry 2005).

Однако, оказывается, вовсе необязательно, чтобы время пути было непродуктивным и потраченным зря; да, есть дела, которые нужно совершить в пункте назначения; есть и те, что совершаются во время путешествия — включая своего рода «антидеятельность», т. е. расслабление, думание, переключение передач; но также есть и радости самого путешествия, включая сюда переживание скорости, движения и близости с природной средой, любование красотами маршрута и т. п. (Mokhtarian, Salomon 2001: 701; об автомобиле: Featherstone, Thrift, Urry 2004). В одном опросе более двух третей респондентов не согласились с тем, что «в поездках только одно приятно: прибывать в пункт назначения»; а почти половина согласилась с тем, что «время в пути — это половина удовольствия» (Mokhtarian, Salomon 2001: 709). Таким образом, время в пути и время дела не просто отделены друг от друга и взаимоисключающи. Сейчас есть много возможностей устроить так, чтобы эти времена пересекались и де-дифференцировались друг от друга (Lyons, Urry 2005). Развиваются новые технологии (сродни книге в середине XIX в.), которые «мобильны» и, следовательно, обеспечивают новые возможности для деятельности — теперь и в движении тоже.

Новые виды социальной рутины порождают «промежутки» между домом, работой и социальной жизнью, об-

разующие «межпространства», как это уже отмечалось (Hulme, Truch 2005). Это места периодического движения, куда съезжаются группы, используя для этого телефоны, мобильники, лэптопы, СМС, беспроводные средства коммуникации и т. д. и часто договариваясь «на ходу». Межпространство — это пространство и время между двумя или более «мероприятиями», возникающее в результате размывания границ между временем пути и временем дела. Время пути в рамках «межпространства» превращается во время дела. И наоборот, чем меньше используется время пути индивида, тем больше случается путешествия или тем больше используются те режимы, которые позволяют делать дела на ходу, включая сюда и развитие и поддержание сетевого капитала. Этот паттерн все чаще встречается среди относительно преуспевающих молодых профессионалов, работающих (и играющих) в различных городских центрах. Немецкое исследование показывает, что для молодых «мобильность и общение играют значительную роль в том, как они организуют свою будничную жизнь» (Tully 2002: 20).

Важность встреч на ходу можно заметить и у новых мобильных работников. Такие работники регулярно перемещаются на встречу с клиентами (Laurer 2004). Контакты лицом-к-лицу происходят в «межпространствах», таких как автозаправочные станции, придорожные кафе, пабы, клубы, рестораны и т. п. Таким образом, автозаправки, как и бизнес-залы аэропортов и вестибюли гостиниц, полны «встреч», на которые коллеги или компаньоны собираются, чтобы поработать над документами или поговорить. Командный уровень работы достигается за счет умелого пользования мобильной телефонией, как для поддержания соединения с теми, кто остался в офисе (включая сюда диктовку писем и назначение встреч), так и с другими, находящимися в пути, а также с теми, с кем «встречи» и назначаются, и переназначаются (Truch, Hulme 2004; Brown, Green,

Harper 2002). Мобильный телефон регулярно применяется для перенесения сроков встреч, связанных с «задорным авантюризмом», особенно в Европе и Юго-Восточной Азии, где предполагается, что они есть абсолютно у всех в рамках определенных социальных групп (Sherry, Salvador 2002). Итак, межпространства чрезвычайно важны для развития и распространения того, что я называю «сетевым капиталом».

## Заключение

В главах 10 и 11 я показал, как работа, семья и друзья стали более дистанционными и сетевыми. Более того, сети в этих сферах жизни все больше пересекаются друг с другом, поэтому так важно движение между ними и через них. Во всех таких случаях члены сетей периодически собираются вместе, и я представил различные аспекты и функции таких встреч. Увеличивается сетевой капитал и дальние знакомства, особенно с ростом «персонального нетворкинга», и в результате организация комплексного расписания социальной жизни порой происходит на ходу. Рост множественных мобильностей, новые технологии и растяжения сетей порождают «поле межпространственной» социальной жизни, где главным ресурсом является сетевой капитал.

В следующей главе я напрямую обращаюсь к теме мест и рассмотрю мобильность мест, а также некоторые необычные места, посетить которые ощущают нужду современные путешественники. Но такие места нередко являются составной частью или помогают образовать паттерн социальных сетей работы, семьи и друзей.



## ГЛАВА 12

### МЕСТА

*«Как это печально! Я состарюсь, стану противным уродом, а мой портрет будет вечно молод. Он никогда не станет старше, чем в этот июньский день. Ах, если бы могло быть наоборот! За это... я отдал бы все на свете! Душу бы отдал за это!»*

Oscar Wilde 1951: 31<sup>139</sup>

В этой книге часто затрагивалась тема «места». В простом смысле почти все мобильности подразумевают движение между определенными местами, и, следовательно, в местах есть нечто, замешанное в это движение. Процесс размещения, можно сказать, является центральным в телесном, воображаемом и виртуальном путешествии. Есть и исключительные места, аффективные пункты, притягивающие или отталкивающие некоторые виды посетителей или жителей.

В этой главе меня особенно будут интересовать пункты аттракции (points of attraction), т. е. места, которые по различным причинам «притягивают» к себе людей, заставляют считать их достойными передвижения к ним. Выше я называл это «обращаться лицом к месту» (facing-the-place) по аналогии с «лицом к лицу». Что же вызывает такое желание лично увидеть некое место, «проникнуть» в него, ощутить его эмоционально (Thrift

<sup>139</sup> Оскар Уайльд. Портрет Дориана Грея. Перевод М. Абкина. — *Прим. пер.*

2004d)? Когда Фрейд в свои сорок лет наконец-то попал в Афины, то отправился на Акрополь, манивший и восхищавший его с раннего детства. Оказавшись перед ним, он никак не мог поверить, что все это существует в реальности и что он, лично он, его видит и ощущает (Rojek 1997: 56–57). Многие другие путешественники тоже не могут поверить, что они очутились в аффективном присутствии некоего очередного «чуда света» или особенного города или пейзажа своей мечты. Иные места являются местами аффекта (*places of affect*) потому, что в них есть нечто, позволяющее социальное взаимодействие, они — места встречаемости. Я уже давал в этой книге много примеров того, как важно местоположение встречи. К другим местам путешествуют потому, что туда людей сослали или они сами туда мигрировали.

Я уже неоднократно отмечал значение во всем этом эмоций. Места и движение чрезвычайно тесно связаны с эмоциями. Я начну с ряда наблюдений из истории путешествий и отмечу характерные черты тех мест, которые считаются необходимым посетить. Моя основная идея состоит в том, что места не являются зафиксированными, данными навсегда и неизменными, они частично зависят от практик, которые в них разворачиваются. Эти отношения должны проявляться эмоционально. Места вызывают разные виды «представлений» (*performances*) (как показано в: Sheller, Urry 2004), и, следовательно, без этих «представлений» в течение какого-то времени они меняются и становятся другими. Места и «представления» сцеплены друг с другом чрезвычайно запутанным и сложным образом. В особенности я хотел бы остановиться на тех причудливых «представлениях», которые разворачиваются на курортах и пляжах, состоят из особых телесных действий в специфическом контексте и, собственно, формируют представление о том, что такое «отдыхать».

Затем я рассмотрю, какова роль чувств в том, что некоторые места вызывают аффективную радость, и выдвину предположение, что переход от понятия «зем-

ля» к понятию «ландшафт» знаменует собой появление особого способа бытия-в-мире, при котором места можно сравнивать и противопоставлять друг другу, коллекционировать и посещать, намеренно приезжая издалека.

В следующем разделе я проанализирую особый вид аффекта, связанный с тем, как некоторые места начинают играть центральную роль в переживании национальной идентичности. Можно сказать, что они — места «национального аффекта».

После этого я обращусь к тому, как многочисленные глобализационные процессы порождают необычайную глобальную конкуренцию между местами за разные ставки, но особенно — за возможность привлекать многие, если не все виды «посетителей». Эта глобальная конкуренция за привлекательность для «чужаков» трансформирует места. Они превращаются в зрелища (spectacle), призванные притягивать одних, отвращая при этом других, например, политических беженцев или террористов. В результате возникают глобальные идолы, к которым весь мир жаждет приблизиться и увидеть хоть раз в жизни.

Я не буду много говорить о режимах путешествия в эти места, потому что об этом достаточно сказано в главе 2. Однако порой режим путешествия и специфическое место образуют общую связку, и место начинает диктовать, как до него следует добираться. Примеры этого: поездка по железной дороге на курорты юго-запада Англии, дешевые полеты в Таиланд из Австралии, автомобильное путешествие к Большому каньону и т. п.

## Места аффекта для больных

Я начну с краткого обзора истории путешествий по Европе. Наряду с паломничествами и Большим туром для юношей из аристократических семей в начале организованных европейских путешествий стояли совер-

шенно особые услуги, оказываемые богатым больным (Urqu 2004d). В XVIII–XIX вв. в Европе расцвели курортные города, такие как Висбаден, Виши, Баден-баден, Хэрроугейт, Будапешт, Бат и другие (Blackbourn 2002). Тем, кто пьет минеральную воду или погружается в нее, гарантировалось излечение от болезней. Города с источниками стали курортами, где происходило «представление» под названием «исцеление». «Поездка на воды» стала модным элементом многих терапевтических систем. Минеральная вода, принимаемая внутрь или в виде ванны, считалась противоядием от множества «недугов» цивилизации (Anderson, Tabb 2002).

Эти курорты были местами социального отбора, и в число посетителей входили лишь те, кто мог позволить себе снять жилье в таком городе (как показано в романах Джейн Остин), а позже — останавливаться в дорогих и немногочисленных гостиницах. Большинство курортов поддерживали свой образ как места социального отбора, часто даже пряча рабочих и обслуживающий персонал из виду. Минеральные воды были местами, где собиралась недавно сформировавшаяся космополитическая элита со всей Европы, все больше способная на железнодорожные путешествия. По мере того, как эти модные города становились «ближе» друг к другу, между ними росло круговращение поездок и встреч. Курорты давали культурный капитал и обеспечивали европейским богачам место для встреч в сочетании со всеми необходимыми услугами (Blackbourn 2002: 15). Они все сильнее превращались в места роскошных изысканных удовольствий (см. о Будапеште: Switzer 2002).

Первые морские курорты тоже развивались как места для лечения. Пляж изначально был особой медицинской зоной, как это описывает Шилдс на примере Брайтона (Shields 1991). В XVIII и начале XIX в. курорты были предназначены для «купания», т. е. «окунания» (to dip) больных и увечных в морскую воду, так как она считалась целебной. «Купальщицам» (dippers), перво-

начально зрелым асексуальным женщинам, оказывалась такая «услуга». Пляжи были полны немощными и недужными, стремящимися совершить все необходимые для выздоровления действия. В «Смерти в Венеции» стареющий и разочарованный в жизни писатель Ашенбах умирает, сидя в шезлонге на пляже, в то время как объект его педофильской и гомосексуальной страсти уходит в море (Mann 1955; Visconti 1971; Urry 2004d). Даже острова Карибского бассейна тогда воспринимались как лечебницы для богатых европейцев. Подышать воздухом Кубы рекомендовали чахоточным уже в 1830-х, а Ямайка в 1903 г. описывалась как «настоящая Мекка для инвалидов» (Sheller 2003: 65). Многие морские курорты долго оставались местами для больных, для принятия вод и воздуха, для лечения и выздоровления. Такие места традиционно достигали на поезде, и сам курорт строился на конце железнодорожной ветки. И только позже пляжи превратились в зоны удовольствия и особенно — зоны для «представления» удовольствия, рая на земле, как я покажу это далее (равно как и глобальное путешествие, которое привело к быстрому передвижению современных мобильных инфекций, см.: Farmer 1999).

## Аффект зрения

Более общее желание оказаться в «иных местах», которые могут оказаться аффективными пунктами, коренится в некоторых исторических переменах, произошедших с материальными практиками обыденной жизни. Эти практики отражают переход от земли к ландшафту (Milton 1993; Urry 2002c). Земля — это физический, осязаемый ресурс, ее можно пахать, засеивать, на ней можно пасти скот и строить дома, это место функциональной работы. Земля продается и покупается, наследуется и переходит к детям. Жить на земле значит участвовать

в жизни, где производительная и непроизводительная деятельности перекликаются друг с другом и со следами на земле, география и история которой известна наизусть. Тут нет дистанции между людьми и вещами, в сельском и лесном хозяйстве, в рудном и каменоломном деле и т. п. Аффективные эмоции тесно связаны с местом (см.: Haweswater: Hall 2002; Ingold 2000).

С возникновением *ландшафта* появился особый неосязаемый ресурс, который представляет собой видимость или вид. Это понятие зародилось в Западной Европе в XVIII в., что было частью более общего процесса возникновения специализированного *видения*, отличного от прочих чувств и основанного на не существовавших до того технологиях. В такой организующей силе взгляда нет ничего неизбежного или естественного; на самом деле, это итог многовековой борьбы визуальности за отделение от других чувств, с которыми ее смешивали. Февр утверждает, что во Франции XVI в. «при своем остром слухе и сильно развитом обонянии человек того времени, конечно же, обладал хорошим зрением. Но это так. Тогдашние люди просто пока не развели его от прочих чувств» (Febvre 1982: 437). В результате они жили в жидком, текучем мире, где существа резко меняли форму и размеры, границы быстро стирались и редко происходила стабилизация социального или физического миров. Эту текучую, переменчивую форму восприятия, характерную для жизни в XVI в., хорошо описывает термин «интеракция» (Cooper 1997).

За последующие двести лет произошло много изменений. Визуальное наблюдение, а не априорное знание средневековой космологии, стало рассматриваться как основа научной легитимности. Оно постепенно преобразовалось в базовый научный метод Запада, основанный на анализе данных, по преимуществу произведенных и гарантированных зрением. Вокруг визуальных таксономий, включая особую систему Линнея, развились науки, изучающие «видимую природу» (Gregory 1994: 20).

Подобные классификации были основаны на современной эпистеме индивидуального субъекта, видящего глаза, а также наблюдения, различения и классификации, на которые способен этот глаз (Foucault 1976).

Вследствие этого в трактатах по путешествиям сменился акцент: он перешел со странствия как с дискурсивной возможности для уха на странствие как на наблюдение *очевидца*. А с первыми научными экспедициями (самая первая датируется 1735 г., см.: Pratt 1992: 1), когда путешественникам больше нельзя было надеяться, что их наблюдения станут частью науки (так как это требовало многих доказательств, добывать которые было очень накладно), странствие стало обосновываться не через науку, а через «знаточество» (*connoisseurship*), «хорошо тренированный глаз» (Adler 1989: 22). Знатоков зданий, произведений искусства и ландшафтов стало особенно много в конце XVIII в., с ростом «живописного туризма» в Британии, а потом и во всей Европе. Подобное знаточество стало включать в себя новые способы видения: «созерцательный, продолжительный взгляд, направляемый на объект наблюдения с некоторой отчужденностью и непринужденностью и с удобного расстояния» (Bryson 1983: 94; Taylor 1994: 13). Такое видение позволило людям обладать объектами и средой, часто на удалении (как указывал Зиммель; см. главу 2 выше). Причем происходило это именно через поиски удобного для глаза расстояния, в стороне от суеты будничного опыта (см. обзор «империалистического зрения»: Pratt 1992). Области дикой, пустынной природы, наподобие английского Озерного края, или Альп, или датского острова Борнхольм, прежде были источником страхов, местами отвращения (см. о Борнхольме как о «Датской Швейцарии»: Baerenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 72). Однако они превратились в места положительных эмоций, то, что Уильямс называл «пейзажем, ландшафтом, пленером, образом», местами, ожидающими на удалении особого туристического взгляда

горожан, вдохновляемых новыми понятиями «возвышенного» и «живописного» (Williams 1972: 160; Barrell 1972; Green 1990; Perkins, Thorns 2001).

В последующем столетии природа всех типов рассматривалась как пейзаж и как вид, воспринимаемый чувствами (Urry 2002c: ch. 8). В 1844 г. Вордсворт возвестил о недавно появившейся идее ландшафта и о своем восприятии Альп и Озерного края как аффективного ландшафта. Прежде сараи и хозяйственные пристройки помещались перед домом: «однако насколько был бы прекрасен пейзаж, открывающийся из их окон» (Wordsworth 1984: 188). И вот уже с середины XIX в. дома стали строить с оглядкой на «виды», как будто они превратились в своеобразную «фотокамеру» (Abercrombie, Longhurst 1998: 79). Язык видов предписывал для переживания природы особые визуальные структуры. Строительство пирсов, набережных и одомашненных пляжей позволяло визуально потреблять дикое, неприрученное и «естественное» море (Corbin 1992). Как уже отмечалось выше (глава 4), перестройка Парижа, осуществленная Османном, впервые дала людям возможность смотреть на расстояние в большом городе, и их глаза были очарованы открывшимися видами; отныне они понимали, куда и откуда они идут, что сделало Париж «уникальным по своей заманчивости зрелищем» (Berman 1983: 151).

Стали возникать и циркулировать новые технологии взгляда, включая почтовые открытки, путеводители, аркады, кафе, диорамы, зеркала, остекление окон и особенно фотографии. В частности, начиная с 1840 г. туризм и фотография шли рука об руку, и развитие одного нельзя отделять от другого. Оба набора практик переделывали друг друга, образуя не подлежащую раскручиванию обратно и судьбоносную двойную спираль (Osborne 2000). Так «туристический взгляд» помог создать мобильный современный мир (Urry 2002c; Löfgren 1999). Места стали «кодакизировать», фиксировать через объектив кино-



и фотокамеры, и изначально — через «систему Кодак» (West 2000; Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: ch. 5, 6; Larsen 2004). В новые фотографируемые аффективные места вошло Средиземноморье (Pemble 1987), Альпы (Ring 2000), Карибские острова (Sheller 2003), Большой каньон (Newmann 2002), экзотический Нил (Gregory 1999), вонючие рыбацкие поселки (Lübbren 2001) и вода в целом (Anderson, Tabb 2002). Таким образом, в XIX в. был построен «мир как выставка», и это «созерцание мира как картины» отбросило свою тень на бесчисленные места и людей (Larsen 2004). Оно же дало рождение еще одному виду мобильности, мобильности листов фотобумаги, которые могли переходить из рук в руки, посылаться по всему свету или вручаться в качестве подарка.

Поэтому считается, что поэма Вордсворта «Брат» знаменует начало эпохи, когда люди перестали принадлежать культуре и стали совершать по ней туры, чтобы сравнивать, противопоставлять и коллекционировать, чтобы увидеть Венецию и умереть (Buzard 1993: 27; Szerszynski, Urry 200). Современному миру присуще это особое видение. Как писал Э.М. Форстер, «для космополитов... деревья, луга и горы будут только зрелищем», ландшафтом, но не землей (Forster 1931: 243). О местах узнают, их сравнивают, оценивают, ими обладают. Места больше не имеют своих собственных ассоциаций и значения для тех, кто в них живет или их посещает, каждое из них — это комбинация абстрактных характеристик, указывающих, насколько оно живописно или космополитично, круто, экзотично, глобально или экологически запущено по сравнению с другими местами. Такой язык абстрактных характеристик — это язык мобильности, выражение жизни-мира (life-world) мобильной группы туристов, участников конференций, бизнесменов или экологов. Это — потребление движения, тел, образов и информации, перемещение по, под и вокруг земного шара и сведение его к абстракции (см.: Szerszynski, Urry

2006).

Возможно, самым отличительным из таких мест потребления был морской пляж. Как пишет Рейчел Карсон, «край моря — это странное и чудесное место», частично потому, что оно никогда не бывает одним и тем же (Carson 1961: 2). Это промежуточное место, не море и не суша. И за последние два столетия пляж превратился из места отвращения и опасности в место притяжения и вождения. Он стал местом для проживания посетителей, местом ландшафта, а не земли, предназначенным для развлечения, а не работы. Долгий процесс одомашнивания вытеснил с пляжа все нарушающие этот образ местные практики. Местные жители были «приручены» и трансформированы в объекты туристического взгляда (Corbin 1994: 232). Это отражается и в смене стилей живописи, благодаря которой берег стал пляжем, из места труда превратился в место досужего прогуливания (Brenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 55–57; Crouch, Lübbren 2003).

Как таковые особенно золотые пляжи Средиземного моря и Карибских островов стали представляться раем на земле (Caletrio 2003; Sheller 2003). Они превратились в классическое место для временного посещения, сопряженного с набором бутафорских вещей, с раздетостью, по крайней мере, в сравнении с современным дресс-кодом. Для состоятельных классов Европы и Северной Америки первых десятилетий XX в. пляж превратился в место необъятных эмоций, райских видов и чрезмерности. И на всем протяжении XX в. это странное лиминальное место становилось все желанней и желанней, обозначая символическое «иное» для заводов, работы и домашней жизни. Все хотели на пляж потому, что там солнце ласкает почти обнаженные тела, и там культ загара показывает, что тело само по себе становится «маской» или «знаком» (Ahmed 2000). Именно с загара начались многие другие формы украшения тела, его физической и химической модификации, которая деста-

билизировала личность и сделала сами тела «мобильными» и подрывающими традиционные виды иерархии (одетого) богатства и власти.

Тонкая полоса между сушей и морем неопределенна и должна быть трансформирована в сцену для множества видов развлекательных «представлений» (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: ch. 4). На пляже, по словам Шилдса, «все актеры, а не зрители» (Shields 1991: 85). Тонкая линия стала центром арены для многих конкурирующих, а порой и маргинализированных «представлений», связанных с современными развлечениями и туризмом (Lencek, Bosker 1998). Посетители на туристической сцене пляжа обязаны обращаться в актеров. В качестве сцены он проявляется, только когда его посещают и обживают те, кто делает эти практики уместными в данном месте. В целом пляж — это «символическое место отдыха и развлечений» (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 50). Трансформация полосы берега в глобальную икону обозначает в обществе переход от земли к ландшафту, от работы к игре. А для некоторых обществ пляж является символом их национальности, как пляж Бонди в Австралии или многочисленные пляжи на островах Вест-Индии, в тех странах, где развлечения и удовольствия становятся фокусом идентичности (хотя многие в этих странах работают, чтобы обеспечивать развлечения для других).

Однако пляжи приходят и уходят, некоторые становятся более желанными, а другие менее. Некоторые места на побережье Северной Европы и Северной Америки стали «старомодными», так как они возникли еще до той эпохи, когда автомобильность и авиаперелеты чрезвычайно подогрели национальную и глобальную конкуренцию между пляжами. Морские курорты и минеральные воды часто становятся местами сожаления, куда приезжали за неимением возможности отправиться куда-то еще, а особенно — на эти новые райские пляжи (см.: Urry 2002c).

Следовательно, такие места производят с той же быстротой, что потребляют и истощают по мере «посещенности», и в конце остается только набор абстрактных характеристик. Практики путешествия сами перемещаются и оставляют позади места, которые больше не вызывают позитивных эмоций. В подобном «туристическом» мире места приходят и уходят, некоторые ускоряются, а другие замедляются и умирают. Люди стремятся избегать таких «унылых», истощенных мест, которые остаются неразрывно связаны с прошлым и больше не изменяются. Они пребывают, нагруженные временем, и влачатся по «медленной полосе», в самом хвосте мира, как это произошло со многими морскими курортами старого стиля в Европе и Америке (Urry 2002c). Тем не менее они могут перевоплотиться в места ностальгии (как остров Мэн) или азартных игр (Атлантик-сити).

Все такие места — это места потребления товаров и услуг (Urry 1995). Эти товары и услуги метонимичны местам, и часть выступает вместо целого. Потребление места может включать потребление товаров и услуг, которые культурно присущи этому месту. Как говорит Молоч, «весь туристический хлам имеет ярко выраженную локальность» (Molotch 2003: 67). Продукты можно загнать в места, а места могут выражаться только через продукты. Люди едят, пьют, коллекционируют, играют в азартные игры, плавают с аквалангом, катаются на досках и качаются на «тарзанках» (Urry 2002: 3). Некоторые такие места являются местами чрезмерности, там потребление достигает опасных пределов, чтобы временно дифференцировать это место от всего прочего мира (Sheller, Urry 2004).

Но часто места вызывают горькое разочарование, фрустрацию и отчаяние потому, что там нельзя устроить желанное «представление». Это отражено в романе «Пляж» (Garland 1997; см. также: Campbell 1987). Фантазии и мечты о каком-то месте в сравнении с тем, какое «представление» реально в них предлага-

ется, — это постоянный мотив туристических рассказов. Так, объекты потребления могут оказаться недоступны (Кипр закрыт на зиму: Sharples 2004), уровень сервиса — ниже воображаемого (как в «английском» Хэрроугейте: Cuthill 2004), возделенное место — забито дешевыми сувенирными лавочками (как Тадж Махал: Edensor 2004); экотуристы обнаруживают, что древний коралловый риф разрушен предшествующей волной массового туризма (Duffy 2004), а бизнесмены среднего возраста — что центр города заполнен развеселыми молодыми «гуляками» (Chatterton, Holland 2003). «Представление» часто бывает вообще неосуществимо, или его забивают конкурирующие «представления» или какие-то черты «эмоциональной географии» места (Bondi, Smith, Davidson 2005).

## Места и страны

В этом разделе я обращусь к одному специфическому набору «представлений» на месте, а именно тому, с которым ассоциируется национальная идентичность. Национальная история — это череда пересказанных происшествий, начало которых порой теряется в тумане времен (Bhabha 1994). Многие из этой истории традиций и символов оказывается «вымыслом», чем-то изобретенным в результате как забвения, так и памятования (McCrone 1998: ch. 3).

Конец XIX в. в Европе был эпохой, замечательной массовым изобретением подобных национальных традиций. Так, во Франции в 1880 г. был изобретен День взятия Бастилии, «Марсельеза» стала национальным гимном в 1879 г., 14 июля был объявлен национальным праздником в 1880 г., а Жанна Дарк была вознесена из неизвестности католической церковью в 1870-х годах (McCrone 1998: 45–46). В более общем смысле, «идея» Франции была сильно расширена: «при помощи про-

цесса, в чем-то родственного колонизации через коммуникации (дороги, железные дороги и, важнее всего, газеты), так, что к концу XIX в. народная и элитарная культура слились воедино» посредством этих мобильностей (McCrone 1998: 46). Ключевым элементом этого процесса было массовое производство государственных памятников, особенно в момент перестройки Парижа. К этим памятникам надо было приезжать, смотреть на них, говорить о них, и они все более и более репродуцировались посредством картин, фотографий, фильмов и зарождающейся европейской индустрии туризма. Множество видов мобильности сошлись ради воспроизводства главных для национальной идентичности мест.

Такому коллективному участию и развитию общенациональной роли путешествий значительно поспособствовала лондонская Всемирная выставка 1851 г., проводившаяся в Хрустальном дворце. Это было самое первое в мире туристическое мероприятие национального масштаба, продемонстрировавшее важность того, что я чуть выше обозначил как «обращаться лицом-к-событию» (*facing-the-event*). Хотя население Великобритании тогда составляло всего 18 миллионов, 6 миллионов из них посетили выставку, многие приехали на поезде и впервые в жизни побывали в своей *национальной* столице. Во второй половине XIX в. подобные мегасобытия произошли во многих столичных городах Европы, и в некоторых посещаемость достигла 30 миллионов (Roche 2000). В Австралии в 1888 г. была проведена Столетняя всемирная выставка в Мельбурне: полагают, что в этом мероприятии приняли участие две трети населения страны (Spillman 1997: 51).

В более широком смысле, с середины XIX в. поездки в места, связанные с памятниками, текстами, выставками, зданиями, ландшафтами, ресторанами и достижениями общества, воспроизводили культурное значение национального воображаемого присутствия (Urry 2000).

Особенно важным для генеалогии национализма было основание национальных музеев, концертных залов, театров и галерей в определенных городах и столицах, а также развитие историографии специфических мест, рассматривавшихся как национально-значимые (McCrone 1998: 53–55; Kirshenblatt-Giblett 1998; Edensor 2002).

Ближе к нашему времени возникла и глобальная публичная сцена. На этой сцене появлялись почти все страны, состязались, предьявляли себя как зрелище и привлекали массы посетителей в свои значимые места. Последнее лучше всего получалось при помощи мега-событий, таких как Олимпиады, Кубки мира и международные выставки, проводимые в конкретных «глобальных» городах (Harvey 1996; Roche 2000). Подобные международные мероприятия опираются на массовые путешествия. Их организация предполагает телесное и воображаемое путешествие, особенно для посещения «Олимпиад и международных выставок, [демонстрирующих] рост глобальной культуры» (Roche 2000).

Это связано с изменениями в самой природе национальности (Maier 1994: 149–150; McCrone 1998). Некогда понятие национальности основывалась на гомогенной и нанесенной на карту национальной территории, где был определен свой закон, существовала своя власть, а верность предполагала пребывание в ее границах. Но сейчас границы прозрачны и культурная жизнь равноправно кочует по всему свету, при помощи телесных и воображаемых путешествий. Таким образом, «территория больше не играет центральной роли в национальном самоопределении» (Maier 1994: 149; Lowenthal 1985). Центральными являются культовые образы, при помощи которых культура обретает свое место в контурах глобального путешествия, такие как виноградники Франции, «горь» Шотландии, пляжи «Кариб», небоскребы Нью-Йорка, место рождения Шекспира в Англии, Мачу-Пикчу в Перу и т. п. Это — ключевые

места национальных чувств, проявляемых на глобальной публичной сцене.

В следующем разделе я обращусь к конкуренции между такими местами.

### Глобальное путешествие и места

В первой главе я перечислил двенадцать главных форм практики путешествия в современном мире. Каждая из них вызывает притяжение к каким-то местам или отталкивание, и я кратко укажу ниже, как это происходит.

Первое, передвижение в поисках политического или экономического убежища предполагает бегство из мест, связанных с голодом, преследованием или нищетой. Подобная миграция часто включает очень рискованное, сложное и дорогое перемещение в определенные изобильные места мира, где могут предложить некоторое «гостеприимство» (Marfleet 2006). Повсюду существует чрезвычайно «неравный доступ к иностранному пространству», и это особенно влияет на беженцев (Neumaier 2006). Со сдвигом обществ в сторону цифрового контроля граница становится все более виртуальной и децентрализованной (Walters 2006: 193).

Напротив, деловые и профессиональные путешественники обычно направляются в места, известные своим космополитизмом, селятся в безопасных и эффективных отелях и пользуются всеми удобствами конференций (как это заведено во многих североамериканских, европейских и главных азиатских городах; см. главу 8 выше).

Познавательные странствия студентов, девушек, работающих *au pair* и прочих молодых людей в поисках «заграничных впечатлений» обычно подразумевают посещение центров цивилизации, но тех их частей, в которые скопились им подобные, тем самым образуя «анклавы



туристов с рюкзаками» (Williams 2006). И, оказавшись на месте, такой турист движется дальше, движимый тем, что называется «жаждой впечатлений», как только собран рюкзак бедного деньгами, но богатого временем юного «путешественника». Странствие с рюкзаком за плечами — это разновидность обряда перехода для молодежи из среднего класса (Richards, Wilson 2004: 5).

Медицинские поездки на курорты, в больницу, зубную или глазную клинику и т. д. случаются все чаще в определенные города, расположенные в развивающихся странах, которые специализируются на врачебных услугах (такие как Гавана или Дели).

Военная мобильность армий, танков, вертолетов, самолетов, ракет, спутников-шпионов и т. д. обычно направлена в сторону от доминирующих к бедным и развивающимся обществам и местам, а поток террористов, в свою очередь, движется к тем центрам, которые я называю «имперскими».

Переезды после выхода на пенсию и формирование особого транснационального стиля жизни обычно предполагают движение на дешевые солнечные пляжи и в «безопасные» маленькие городки. Можно заметить густой поток движения между странами происхождения и странами назначения, например, между Швецией и Испанией (Gustafson 2001; O'Reilly 2003). «Буксирное перемещение» детей, гражданских партнеров, других родственников и домочадцев обычно наблюдается между бедными городами и более преуспевающими. В последнем случае подразумевается высокий уровень квалификации того партнера/родителя, за которым следуют все остальные (Kofman 2004).

Перемещения по ключевым точкам определенной диаспоры происходит в различных направлениях, но чаще между крупными городами, так как обычно они и становятся такими узлами диаспор (Cohen 1997; Coles, Timothy 2004; Hannam 2004). Между диаспорной миг-

рацией и регулярными визитами на родину существуют комплексные отношения (Duval 2004).

Движение обслуживающего персонала направлено из бедных, часто сельских мест в глобальные города, где необходимость в соответствующих услугах накапливается за счет высокой концентрации материально обеспеченных, но бедных временем профессионалов, готовых нанять подобных работников, часто на полуполюгальных условиях (Sassen 2000).

Туристические странствия исторически были связаны с местами и мероприятиями в городах и деревнях Западной Европы и Северной Америки, но с ростом путешествий по Азии эта схема значительно изменилась (Urry 2002c).

Поездки в гости к друзьям или родственникам могут быть направлены куда угодно, и особенно в те места, которые не могут похвастаться своей «привлекательностью для туристов» (Conradson, Latham 2005; см. главы 10 и 11 выше). Чаще всего большая часть таких поездок — это перемещение совместное или ради встречи со значимыми родственниками и друзьями в пределах какой-то ограниченной области; коммуникабельность играет здесь центральную роль, как я уже подчеркивал выше.

Наконец, перемещения в связи с работой включают как ежедневные поездки из пригорода в город, так и — для профессионалов высокого уровня — поездки между несколькими рабочими местами в глобальных городах (Grabher 2004; Beaverstock 2005). Некоторые виды движения в связи с работой все больше разворачиваются в тех местах, которые я называю «промежуточными» (см. главу 8).

Взаимосвязь между этими двенадцатью различными «потоками» дает чрезвычайно сложную структурную организацию и реорганизацию мест. В целом, благодаря мобильностям отношения между почти всеми местами на свете опосредуются потоками приезжих, и одно за

другим места реконфигурируются для приема таких потоков. На нашей планете происходит всепожирающее производство и «потребление мест» (Urry 1995). Места располагаются на разнообразных отрезках и пунктах этих потоков — и поэтому существуют те, которые «движутся вместе с потоком», и те, которые остаются «позади», и последние стремительно изменяются. Некоторые места «движутся» на сближение с какими-то определенными глобальными центрами (тоже участвующими в этой игре). Другие удаляются, сходят с этой глобальной сцены, на которой города, столицы и целые страны возникают, состязаются и предъявляют себя как некое зрелище, развивая собственный бренд для привлечения посетителей.

Для привлечения этих потоков (за исключением потоков террористов и некоторых видов мигрантов) места устраивают «представления» на безжалостной глобальной сцене. Особенно важна «спектаклизация» (spectacle-ization), необходимая для *вступления* места в глобальный порядок, для его «признания». Города воспринимаются всерьез в новом мировом бес/порядке, только если они хотя бы частично являются местами некоего отличного от других зрелища. Такие места часто бывают чрезвычайно комплексными, и в реальности вовсе не похожи на то линейное впечатление, которое получают сети, весело пересекающие вдоль и поперек весь свет, поднимая и опуская занавес в одном месте за другим.

Некоторые места становятся известны как глобальные иконы, чудеса света, места, при виде которых замирает дыхание, ради которых можно и умереть, в которых обязательно надо задержаться подольше, чтобы стать «космополитом». Этот мир постигается знатоками мест путем постоянного объезда. Шульц действительно описывает потрясающее число, «1000 мест, которые ты должен увидеть до того, как умрешь» (Schultz 2003; и в этой книге 972 страницы!). Такое знаточество применимо ко всем типам мест: хорошим клубам, видам, прогулкам,

историческим руинам, еде, памятным зданиями и т. п.

В этой глобальной конкуренции здания, на самом деле, наиболее важны для того, чтобы место стало аффективным пунктом, местом, достойным посещения, по типу «увидеть Венецию и умереть». Мачу-Пикчу обозначает наследие инков (Arellano 2004), Тадж Махал — «экзотический Восток» (Edensor 1998), Пальмовый остров обозначает Дубай и т. д. (Junemo 2004). Новые эффектные отели, деловые кварталы и галереи, возводимые знаменитыми архитекторами, — это глобальные иконы, на которые все больше заглядывается весь мир (Sheller, Urry 2004).

Места также могут стать аффективными центрами, если они уже являются центром коммуникабельности. «Представления» других людей придают такому месту оживление, ощущение карнавала и постоянного движения. То, что в каком-то месте движется много людей с соответствующим габитусом, говорит о том, что это и есть *то самое* место, ради созерцания которого можно и умереть, место, которое нельзя пропустить, место жизни. Видеть «представление» движущихся Других необходимо для того, чтобы эффективно испытать то или иное место, будь то космополитичный Гонконг (Sum 2004), олимпийский квартал Барселоны (Degen 2004), английский Хэрроугейт (Cuthill 2004) или что-то еще. Понятие *фланирования*, введенное Бодлером, очень хорошо отражает это эмоционально движущееся «представление» места: «жить в толпе, в волне и потоке, в суматохе, в течении» (проецировано в: Tester 1994a: 2).

Глобальная конкуренция предполагает «рефлексивность места», т. е. набор правил, процедур и критериев, по которым каждое место может оценивать, отслеживать и развивать свой «потенциал» в рамках возникающих паттернов глобального путешествия. Эта рефлексивность касается определения позиции конкретного места в географических, исторических и культурных контурах мира, а в особенности — его настоящие и по-

тенциальные материальные и семиотические ресурсы. Появилось множество консультационных фирм, которые служат посредниками между локальными, национальными и интернациональными государствами, компаниями, добровольческими организациями и НКО и тем самым дают возможность каждому «месту» отслеживать, модифицировать и максимизировать свою позицию в переменчивом глобальном порядке. Подобные процедуры «изобретают», производят, рекламируют и распространяют — особенно через глобальное телевидение и Интернет — новые и модифицированные, или перепакованные или нишевые места и их соответствующие образы (см.: Urry 2002c: ch. 8). В целом места, которые должны быть посещены, связаны со множеством сфер деятельности: транспорт, гостиничный бизнес, путешествия, дизайн и консалтинг, конференции; производство и распространение образов через печать, телевидение, новости, Интернет и т. п. организация политических и протестных кампаний за или против строительства, или развития туристической инфраструктуры, или отраслей секс-бизнеса (Clift, Carter 1999). Таким образом, огромное количество людей и мест оказывается поймано в крутящейся воронке глобального путешествия. Это не две разные сущности, как если бы «глобальное» и «путешествие» имели лишь несколько внешних связей друг с другом. Скорее они — это одна неотъемлемая составляющая одного набора комплексных и взаимосвязанных процессов. Более того, такие сборные инфраструктуры, потоки образов и людей и возникающие практики «туристической рефлексивности» являются «глобальным гибридом», созданным из сочетания технологий, текстов, образов, социальных практик и т. д., только совместно позволяющих ему распространяться и воспроизводиться по всему свету.

В некоторых случаях попадание в список пунктов назначения является частью рефлексивного процесса, при помощи которого общества и места «вступают» в

глобальный порядок (или возвращаются в него, как в случае с Кубой или Санкт-Петербургом в 1990-х годах). Хотя большинство людей вовсе не являются глобальными путешественниками, те места, в которых они живут, связанные с образами природы, нации, колониализма, жертвоприношения, общины, наследия и т. п., — это мощные компоненты множественных потоков путешественников. Такие места будут посещать, и это повлечет за собой движение, особенно автомобильное, вокруг места или пешие прогулки по нему самому. В уже не раз цитировавшемся исследовании описаны многие комплексные микромобильности туристов, которые разворачиваются в самых разных местах, таких как пляж, рыбацкая деревушка, остров или замок, являющихся сценами для туристических «представлений» (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004).

Есть и такие странные места, которые являются узлами особых потоков, а также площадками для необычных «прогулок» (см.: Urry 2004d). Рассмотрим такие: покрытый травой холм в Далласе, откуда стреляли в президента Кеннеди, тюрьма Чанги в Сингапуре, оккупированные нацистами во Вторую мировую войну Нормандские острова, Грейслендс, Дахау, Хиросима, рабовладельческие плантации, Северная Ирландия, рабские крепости Западной Африки, египетские пирамиды, Перл-харбор, остров Роббен в Южной Африке, «тропа бойни» в Сараево, могила Джима Моррисона в Париже, Освенцим (объект мирового культурного наследия ЮНЕСКО) и т. д. Все это — места насильственной смерти, многих людей или одного кумира (таких как принцесса Диана, Кеннеди, Джеймс Дин, Шерон Тейт, см.: Rojek 1993; Lennon, Foley 2000). В самом деле, частично привлекательность некоторых мест объясняется близостью смерти, опасности и риска. На Карибских островах «опасность» таится буквально за углом, сразу за фасадом игровой площадки. Рассказы о пиратах,

растаманы, наркотики, гангстеры — все участвуют в «представлении опасного путешествия» на этих райских островах (Sheller 2003). Более недавние виды туристических «представлений» включают и непосредственную угрозу телу (см. об авантюрном туризме в Новой Зеландии: Bell, Lyall 2002). Есть множество путеводителей для любителей «опасных приключений» (Shroeder 2002: 73), равно как и телесериал BBC «Каникулы в зоне опасности» (Holidays in the Danger Zone).

В этих местах смерти и страданий с посетителями часто требуют входную плату, обеспечивают переводчиком и продают другие услуги. Через приход туристов и публичное выражение ими «почтения» происходит коллективное свидетельствование. Как будто бы визит чужаков, паломников к святым местам смерти, может дать бессмертие тем, кто умер там по той или иной причине. Итак, эти места дают посетителям возможность осуществить комплексный ритуал скорби в память о смерти целой расы, народа, вождя или кумира, обычно известного через медиа-образы. Эти места смерти и игры — комплексные, стимулирующие «представления» памяти, почтения, коллективной печали и эмоций. Как требует от посетителей знаменитая надпись на Арлингтонском национальном кладбище, где похоронен Кеннеди: «Молчание и почтение» (Lennon, Foley 2000: 88). Именно так следует «представлять» посетителям это место, где с почтением помнится о смерти особого рода.

В целом, воспоминания играют важнейшую роль и могут сохраняться дни, недели, года и десятилетия после посещения места. Во время своего пешего похода по Альпам в 1790 г. Вордсворт отметил, что «вряд ли в моей жизни будет хотя бы один день, когда эти образы не принесут мне немного счастья» (процитировано в: De Botton 2002: 153–154; см. главу 4 выше). Эти образы продолжали жить в его памяти и, приходя на ум спустя многие годы, позволяли совершить воображаемое путе-

шествие в эти места. Он называл эти вспышки памяти «пятнышками времени», крошечными, но очень важными мгновениями, которые можно пробудить снова. Они «вспыхивают перед внутренним взором», перенося нас в другое место, и несут «силу обновления» (De Botton 2002: 156; Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 149).

Такая работа памяти, как мы можем это назвать, кардинально трансформировалась при появлении фиксированных образов, что произошло с изобретением фотографии в 1839–1840 гг. и сформировало особую сцепку путешествие-фотография (Osborne 2000; Urry 2002c; см. в предыдущих главах). Фиксация образов описывалась Фоксом Толботом как «естественная магия» и обездвиживала воспоминания о месте и переживания. Уже говорилось о том, как работа памяти побуждала туристов использовать свои каникулярные фотографии для увековечивания образов и попыток остановить время в эпоху текучей модерности (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 116–117). Фотографии дают близость людей и места, когда «наблюдатель вступает в телесный контакт со следами воспоминаемого» (Edwards 1999: 118). Эти следы запускают странствие памяти, но не определяют его конечный пункт, который может быть воспоминанием или смыслом, весьма далеким от того, что буквально читается на следах. Некоторые респонденты описывают, как фотографии пробуждают память не только видов, но и запахов, вкусов, звуков и температуры места (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 119). А когда сердце разбито и мечты развеяны, они также провоцируют воспоминания о смерти близких, о неизбежном старении хрупкого человеческого тела, о комплексных движениях и взаимоотношениях людей (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 120). Как мы уже упоминали, эти мимолетные картины праздника не только не являются чем-то эфемерным, а «имеют долгую загробную жизнь... составляют чрезвычайно важную часть нынешних жизненных историй и пространств будничной



жизни» (Bærenholdt, Haldrup, Larsen, Urry 2004: 122). Таким образом, путешествие во многом касается дружбы и семейной жизни, а также различных ожиданий и воспоминаний о людях и местах.

## Заключение

В этой главе говорилось об аффективных отношениях к местам и о различных видах «представлений», к которым такие места побуждают. Если в течение какого-то времени подобные «представления» не происходят, то место меняется и становится чем-то другим. Места и «представления» завязаны друг на друге. Места не являются чем-то зафиксированным и неизменным, но зависят от того, какие телесные «представления» осуществляют в них «хозяева», а особенно — « гости ». Места для игры появляются на свет благодаря системам организованных и/или неформальных туристических «представлений», включая фотографирование и работу памяти. Таким образом, места экономически, политически и культурно производятся посредством многообразных видов мобильности людей, но также и капитала, объектов, знаков и информации, движущихся на высокой, но не одинаковой скорости через границы и в зависимости от обстоятельств формирующих временные места спектакля (places of spectacle).

Особое внимание я уделил «представлениям» больных, происходившим на минеральных водах и морских курортах и заложившим основы более общего паттерна, согласно которому в некоторые места нужно путешествовать ради различного рода удовольствий. Я проанализировал переход от земли к ландшафту и отметил, как это означало возникновение нового способа бытия в мире, по мере того, как места стали «представляться» через сравнения, контрасты и коллекционирование. В следующем за этим разделе я сконцентрировался на том, как некото-

рые места и особенно путешествие к таким местам стало играть центральную роль в определении национальной идентичности. Наконец, я проанализировал как грандиозную глобальную конкуренцию между местами, трансформирующую их характер по мере того, как они борются за положение на глобальной сцене.

Итак, места динамичны, они движутся и необязательно остаются в одной «дислокации». Места путешествуют по сетям людей и через не-человеческих агентов, фотографии, песок, камеры, машины, сувениры, картины, доски для серфинга и т. п. Эти объекты расширяют человеческие возможности, особенно в том, что касается возможностей «представления». Получающиеся в результате сети кружатся как в водовороте, все более текущие, меняя дислокацию места и привнося в «игру» новые, неожиданные места.

Наконец, следует отметить, что крутящийся вихрь *глобального путешествия* вызывает к жизни и свою противоположность, по мере того, как терроризм тоже становится глобальным. Глобальный терроризм бросает вызов глобальной власти США, их союзников и культуре мобильности. В этом новом мировом бес/порядке места, привлекающие западных посетителей, превращаются в линию фронта новой глобальной войны, примером чего служат нападения на туристов в Каире, Луксоре, Нью-Йорке, на Бали, в Момбассе, Джакарте, Кашмире и т. п. Угроза смерти и страх смерти особенно таятся в тех местах, которые привлекают посетителей со всего света. Некоторое время такие террористы сами бывают туристами и только периодически превращаются в террористов. Оружие слабого — страх, и оно нагоняет панику на играющих «невинных туристов», исполняющих те «представления», которые они должны исполнять в подобных местах. Новый страх может стать эпидемией и настигнуть в аэропорте, в самолете, в гостинице, в ночном клубе, на пляже, бензозаправке, в туристическом автобусе и в апартаментах. Быть туристом значит находить-

ся на линии огня в местах позитивного аффекта, которые в мгновение ока могут превратиться в место бойни (Diken, Laustsen 2002: 14).

Тем не менее с течением времени такие места смерти могут трансформироваться в новые места для посещения. Так, Граунд-Зиро или Фолс-роуд и Шэнкхилл-роуд в Белфасте сейчас обозначены на туристических картах и ожидают своих посетителей (в Белфасте даже существует особый «Troubles Tour»<sup>140</sup>). Места смерти рутинным образом обращаются в места для посещения и появляются в постоянно обновляющихся путеводителях. И, как обсуждалось в главе 7, в отношении аэропространства этот новый невидимый враг также вынуждает задействовать новые меры наблюдения и контроля, чтобы отслеживать всех тех, кто путешествует по свету. В Соединенных Штатах это привело к национализации систем безопасности в аэропортах и нового толчка развития систем, контролирующих более 550 миллионов индивидуальных посещений, совершаемых в США ежегодно (Diken, Laustsen 2003: 3). Чтобы приехать в какой-нибудь город зрелища всего на неделю, эти посетители вынуждены соглашаться на все более глобальный электронный паноптикон, как в аэропорту, так и на улицах.

В последней главе я обращусь к будущему и попробую представить, какие новые формы мобильности могут возникнуть в том будущем, которое одновременно и непредсказуемо, и по большей части неминуемо. В частности, я позаимствую из глав с 9 по 12 их центральные концепции сетевого капитала, сетей, соприсутствия, мест и встречаемости и сделаю их главными для расшифровки будущих мобильностей. И, стоит заметить, в этом будущем будут новые, «сцепленные» формы контроля и упорядочивания движения. Ведь не только люди, маши-

<sup>140</sup> Т. е. тур, связанный с местами волнений и насилия в Ольстере. — *Прим. пер.*

## ОБЩЕСТВА И СИСТЕМЫ В ДВИЖЕНИИ

ны и места находятся в движении, как было показано в предыдущих главах, но также и средства отслеживания, упорядочивания и управления, которые все больше теряют привязку к месту и запросто могут породить весьма мрачное будущее.

## ГЛАВА 13

### СИСТЕМЫ И МРАЧНЫЕ ВИДЫ НА БУДУЩЕЕ

*«В “Столкновении” я постоянно использовал автомобиль не только как сексуальный образ, но и, в целом, как метафору жизни человека в сегодняшнем обществе... конечная цель “Столкновения” — это призыв к осторожности, предупреждение и напоминание о грубой, эротической и столь соблазнительно сияющей реальности, что манит нас все сильнее и убедительней с обочины технологического ландшафта».*

J.G. Ballard 1995: 6

Большая часть этой главы посвящена анализу будущих мобильностей и в особенности вопросу, вытеснит ли в каких-то местах нынешнюю доминирующую систему мобильности — автомобильность — некая альтернативная пост-автомобильная система. В частности, меня интересует, как можно «осмыслять» альтернативное будущее. Для рассмотрения таких будущих систем я намерен развернуть понятия системы и точки опрокидывания (tipping point). Я предложу несколько возможных сценариев и в заключении укажу на необратимые последствия нынешнего «века мобильности» и чрезвычайной «оцифровки» жизни, оставивших ужасающее взаимозависимое наследие. Полагаю, что сейчас мир балансирует между глобальным потеплением вкупе с «региональным милитаризмом» и планетой, которой удастся преодолеть глобальное потепление, но только путем развития «цифрового паноптикона». Однако прежде чем обратиться к

этим мрачным сценариям, я хочу подвести краткий итог всех главных тем этой книги.

## Мобильности

Моей отправной точкой было утверждение, что люди — ничто без объектов, организованных в различные системы. Системы появляются первыми и служат для увеличения сил индивидов, без того крайне слабых. Индивиды объединяются и развивают значительные силы только благодаря системам, а особенно тем из них, которые передвигают их самих, их идеи, информацию или различные объекты. В предыдущих главах я рассмотрел характер разнообразных систем мобильности и их адаптивные и эволюционные взаимоотношения друг с другом.

В частности, я утверждал, что путешествие и транспорт должны пониматься не как определяемые в индивидуальном порядке или в основном мотивированные соображениями стоимости и выгоды, а через рассмотрение различных системных процессов, анализируемых при помощи «новой парадигмы мобильностей». Эта парадигма содержит ряд взаимосвязанных положений: что все социальные отношения включают различные «соединения», более или менее «на расстоянии», более или менее быстрые, более или менее интенсивные и часто подразумевающие физическое перемещение; что существует пять взаимосвязанных «мобильностей», которые организуют социальную жизнь в пространстве и формируют (или реформируют) ее контуры; что физическое перемещение касается неуклюжих, хрупких, пожилых, а также разделяемых по гендерному и расовому признаку тел, встречающих другие тела, объекты и физический мир всеми органами чувств; что иногда, в специфические периоды времени, случаются соединения и встречи лицом к лицу как следствие

экстенсивного движения; что расстояние ставит масштабные проблемы перед государствами, которые пытаются осуществлять «управительственность» над своим периодически движущимся населением, состоящим из неуклюжих тел; что социальную жизнь конституируют различные материальные объекты (включая сюда «природу» и «технологии»), прямо или косвенно двигающие или, наоборот, блокирующие движение объектов, людей и информации; что при анализе этих отношений чрезвычайно важно учитывать, как именно изменяющаяся среда предоставляет различные «возможности» для действия, движения и веры; что необходимо анализировать различные системы, которые распределяют людей, их деятельность и объекты в пространстве-времени; что системы мобильности организуются через процессы, которые перемещают людей, объекты и информацию в различных пространственных масштабах и с различной скоростью; что эти различные системы мобильности и маршруты часто задерживаются надолго, приобретая мощную пространственную устойчивость; что системы мобильности основаны на экспертных и отчуждающих формах знания; что взаимозависимые системы «иммобильных» материальных миров, и особенно неподвижных платформ (передатчиков, дорог, гаражей, станций, антенн, аэропортов, доков), организуют переживание мобильности, формируя множество комплексных адаптивных систем, и что необходимо отличать серийные (series) системы от сцепных (nexus). В предыдущих главах я рассматривал серийные системы пешего хождения и автомобильности и сцепные, железнодорожную и авиационную систему. В последующих разделах я покажу, может ли автомобильность перейти с серийного на сцепной уровень и какие могут быть последствия подобного перехода.

Развивая анализ гибридных систем и их неопределенного будущего, я заимствую некоторые идеи из наук, изучающих комплексность. Особенно они пригодились

при рассмотрении нелинейных свойств систем, когда они непредсказуемо и необратимо сдвигаются в сторону от точки равновесия. В целом я считаю системы мобильности подмножеством мощных взаимозависимых систем, основанных на знании и организующих производство и потребление путешествий и коммуникаций по всему миру. Эти системы, практически все основанные на компьютерных программах, обеспечивают безукоризненное выполнение ряда условий: продукты покупаются, встречи проходят, детали прибывают на завод, самолеты ждут пассажиров, послания доходят до адресата, деньги переводятся и т. п. Эти системы делают так, что повторяющиеся и циклические действия совершаются, и по большей части неосознанно. Они производят регулярные и периодические «пространства ожидания», распределяющие экономику, людей и их деятельность по всему свету. Я уже показал, что рубеж 1989–90 годов был ключевым моментом развития многих новых систем.

Следствием этого было распространение по всем сферам соединений, все меньше зависящих от предсказуемого соприсутствия и все больше — от относительно удаленных сетей связей и знакомств, по крайней мере, частично дальних. Таким образом, на первый взгляд отличные друг от друга области рабочей, семейной и социальной жизни стали все более осетевленными — и все более похожими. Более того, сети в этих областях начали пересекаться, и движение между ними и через них стало значительным. Особенно бурно дальние знакомства распространяются из одной области в другую с ростом сетевого капитала, эффективно увеличивающего силу некоторых узлов и порождающего разные виды социального неравенства, которое все больше определяется уровнем доступа к этому сетевому капиталу.

Так как люди распространились «повсеместно», встречи необходимы для работы и семейной и социальной жизни. Людям нужно время от времени сходитьсь



вместе; это обязательно и дорого стоит. Встречи необходимы, и здесь проявляется громадное неравенство, как по доступу к ресурсам, так и по сетевому капиталу, через который и реализуется «встречность». Многие путешествия включают встречи по деловым и профессиональным причинам, а также посещения родственников и друзей в определенных местах. Географическое распределение деловых, профессиональных, семейных и дружеских сетей структурирует форму, ритм и паттерны таких обязательных путешествий.

Здесь есть и динамическая составляющая: чем больше распространение и значение сетевого капитала, а значит, и нетворкинга, тем больше этот капитал нужен для участия в подобных сетях. Чтобы «удержаться» в сети, нужно все больше сетевого капитала. Следовательно, имеется механизм обратной связи, который увеличивает сетевой капитал с расширением охвата нетворкинга и тем самым увеличивает масштабы и гетерогенность сетей.

Я также показал, как нетворкинг социальной жизни переходит от «межсоседской» (door-to-door) соединенности к «межместной» (place-to-place) и к «межличностной» (person-to-person). Личность, а не место и не дом становится новым «порталом», новым центром каждой социальной сети. Каждый индивид и его специфическая сеть — это ключ, а место, дом и контекст делаются все менее значимыми в структурировании сетей. Поддержание связей в рамках такой «персонализированной сети» требует больше использовать время путешествия (и ожидания). Сюда включается и «работа», часто выполняемая на ходу, по восстановлению доверия, по поддержанию «отсутствующего присутствия» (absent presence) и перепланировке мероприятий посредством «соединенного присутствия» (connected presence). Ключевая трансформация современной жизни — это переход от специфических «пространств движения», таких как в ежедневных поездках из-за города на работу,

ежегодных праздниках или еженедельных семейных встречах, к «межпространствам» или неопределенному пространству-времени в обширном и тщательно разработанном промежутке между домом/работой/миром социального. Рост множественных мобильностей, новых технологий и расширенных сетей порождает новые «поля» или «межпространственную» (interspatial) социальную жизнь, в которой огромное значение имеет сетевой капитал.

Я также показал, как этот переход к персонализированным сетям сопровождается повышением «изматываемости времени» (harried nature of time), когда ежедневные паттерны пространства-времени десинхронизируются с работой, общиной и домом, а следовательно, и друг с другом. С потерей коллективной координации насущной проблемой становится организация соприсутствия для работы, семьи и дружбы.

Капиталистические общества включают в себя новые виды развлечений, при которых многие элементы или аспекты тела превращаются в товар. Даже на рабочем месте задействуются новые методы управления, которые частично касаются развлечений, призванные сделать труд более интенсивным, но при этом более «компанейским и веселым». Многие способы превращения тела в товар касаются движения и пребывания, а также «представления» в определенных местах. Так как тела подчиняются «новому», эта подчиненность становится повсеместной, в том числе и в движении, и в тех местах, которые «нужно» посетить и в них погрузиться. Новизна в ХХI в. часто включает движущиеся и превращенные в товар тела. Жизнь при современном капиталистическом порядке подразумевает периодическое движение и текучесть, а также периодические встречи в насыщенном соприсутствии лицом к лицу (и телом-к-телу) в определенных местах. Места для путешествия вызывают различные виды аффекта. Я проанализировал переход от «земли» к «ландшафту» и отметил, что он знаменует

собой особый способ бытия в мире, при котором места «представляются» через сравнение, противопоставление и коллекционирование. Также я проанализировал чрезвычайную глобальную конкуренцию между местами, которая трансформирует их характер по мере того, как они борются за свое положение на глобальной сцене. Таким образом, места были показаны как динамичные и движущиеся, а не обязательно остающиеся в одной «дислокации». Места путешествуют в рамках сетей из человеческих и не-человеческих агентов, например, фотографий, песка, камер, автомобилей, сувениров, картин и т. п. Эти объекты расширяют способности человека, определяют, какие «представления» места возможны. Получающиеся в результате сети кружатся как в водовороте, все более текучие, меняя дислокацию места и привнося в «игру» новые, неожиданные места.

Также обсуждалось, что люди при передвижении вынуждены оставлять о себе как о человеческих объектах информацию в виде бесчисленных следов. Многое из того, что раньше считалось «частным» и близко касалось тела, теперь существует вне тела и вне «личности». Можно сказать, что личность была распределена по гигантским базам данных, растекшимся в пространстве-времени. Произошла необратимая «БД-изация» (database-ization), которую многие рассматривают как частный случай «программного кодирования» (coding) самой жизни. Однако далее я покажу, что эта «БД-изация» имеет особые последствия, особенно в контексте потенциальной катастрофы планетарного масштаба, вызванной необратимым изменением климата.

В предыдущих главах я говорил о том, что люди, сами того не сознавая, заключили дьявольскую сделку с машинами, позволившую им делать много таких дел и перемещаться на такие расстояния, которые были просто немыслимыми в прежние эпохи, особенно при помощи достижений пересекающихся систем, зародившихся около 1840 г.

Однако, по моим предположениям, еще одна дьявольская сделка была заключена приблизительно в 1990 г. Она подразумевала новую связь людей, на этот раз с бесчисленными программами и базами данных. Эти базы данных чрезвычайно расширили возможности человека что-либо делать, виртуально путешествовать, мгновенно получать информацию, коммуницировать с другими даже на ходу и пользоваться новыми источниками информации и дружеских отношений (как в Интернете-2). Но одновременно этот «роман с цифрой» запер людей во взаимозависимых БД-изирующих системах. Процесс обнародования при помощи БД-изации того, что было частным, только начался, но, как мне представляется, для этого уже проторена новая технологическая тропа, и все больше элементов экономической и социальной жизни оказываются «запертыми» в этом маршрутозависимом паттерне, запутавшись во всемирной паутине.

Само будущее человечества на нашей планете зависит от этой все более экстенсивной и интенсивной БД-изации личности, или того, что Букатман называл «пограничной личностью» (terminal identity) (Bukatman 1993). Единственный способ укротить явственно доминирующую автомобильную систему и качественно модифицировать роль машин мобильностей в изменении климата — это перевести эту систему из серийных в сцепные. Но такая сцепная система предполагает массивное расширение БД-изации экономической, социальной и политической жизни, особенно в том, что касается точной телесной локализации любой «личности» в каждый отдельно взятый момент. Один из ключевых аспектов здесь — базирующаяся в США GPS, однако еще большая точность была достигнута при помощи системы позиционирования Galileo, разработанной в Европейском союзе. Для коммерческих платных пользователей точность идентификации уже меньше одного метра. Чтобы довести ее до потрясающей, в пределах нескольких сантиметров, система будет дополнена наземными станциями.

Из того, что еще будет сказано в следующих разделах, я заключаю: чтобы обеспечить наше будущее на планете, мы должны сделать весьма тяжелый выбор. С одной стороны, дистопическое варварство нерегулируемой трансформации климата, упразднение многих существующих «цивилизующих» практик экономической жизни и безжалостное аннулирование многочисленных мобильностей и достижений сетевого капитала — в ближайшие десятилетия. А с другой стороны, дистопическая БД-изация личности и общества по Оруэллу, при которой практически невозможно перемещение без цифрового отслеживания и каждый, по крайней мере, в богатых обществах, оказывается внутри цифрового паноптикона, существующего для измерения общественной значимости и статуса каждого.

### Виды на будущее

Сначала я собираюсь собрать все те замечания, которые были разбросаны по этой книге, и предложить несколько наблюдений касательно будущего в целом. Во-первых, будущее четко очерчено и вовсе не открыто. Некоторые из ключевых детерминант этого будущего включают: когнитивные и не-когнитивные человеческие способности; традиции, внедренные в каждое общество; власть и консервирующий эффект национальных и интернациональных государств; гигантские глобальные процессы, действующие сразу на множестве уровней; относительная устойчивость встроенной среды; различные экономические, технологические и социальные виды зависимости от «маршрутов», а также крупномасштабные долговременные экономико-технологические, экологические и политические виды неравенства по всему миру. Таким образом, есть очень мощные социально-физические системы,двигающиеся в разных пространствах-времени, и они-то и создают множество ограничений

по возможным вариантам будущего. Многочисленные уровни и порядки заперты, а путь к будущим изменениям отрезан по самым различным причинам.

Более того, из-за комплексных взаимозависимостей этих систем маленькой группе индивидов почти невозможно предугадать, что может стать подходящим способом эффективного изменения. Итак, хотя множество групп стараются осуществить различные проекты социальных перемен, это невероятно трудно сделать, особенно если предполагается глобальный сдвиг. Представить себе, что может породить такое, практически невозможно, несмотря на то, что такие попытки предпринимаются постоянно и в них заинтересованы чрезвычайно могущественные круги. У всех экономических, социальных и политических нововведений есть множество неучитываемых и нежелательных последствий во времени и пространстве; данные последствия сами по себе порождают дальнейшие адаптивные и эволюционные системные последствия. Может статься, что взрыв башен-близнецов Всемирного торгового центра и дал те результаты, на которые рассчитывала Аль-Каида. Однако мы знаем очень немного примеров столь эффективного предсказания и реализации своих намерений какими-либо группами, приведших к запланированным результатам («прогнозы будущего», сделанные в Пентагоне относительно Ирака, были сокрушительно неудачны).

Тем не менее случаются моменты высокой открытости, когда можно реже бросать игральные кости случайности, а различные возможные альтернативы структурно разложены на столе. Не то, чтобы подобные сдвиги вовсе не имеют причин, просто они не очень сводимы к пред-существующим системам. Перемены, можно сказать, в какие-то моменты носятся в воздухе, хотя часто это узнается только при взгляде назад. Один из таких моментов был, по видимому, в 1990 году. Однако здесь таится опасность «эпохального» высокомерия, заставляющего считать, что лишь настоящий момент — какой-то

особенный и судьбоносный по сравнению с другими временами и местами (см. о «точке хаоса»: Laszlo 2006).

Кроме того, изменения затрагивают не все. Некоторые сети социальных отношений стабилизированы надолго. Я уже упоминал важность анализа маршрутозависимости, который демонстрирует, что причинность может перетекать со случайных событий на общие процессы, от мелких причин к большим системным эффектам, от исторически или географически удаленных уголков на тотальность. Я показывал, как маршрутозависимость означает, что на упорядочивание процессов во времени существенно влияют те нелинейные траектории, которые они принимают через десятилетия или даже столетия. Маршрутозависимость — это модель процесса, по которой системы запираются и развиваются необратимо, однако для того, чтобы подтолкнуть или инициировать этот «маршрут», необходимо небольшое число малозначительных причин. Эти малозначительные причины по большей части непредсказуемы, их сложно предвидеть, хотя в ретроспективе они кажутся объяснимыми с точки зрения подталкивания системы к маршрутозависимому исходу.

Более того, как я говорил, изменение может происходить не постепенно, а драматически, одномоментно, внезапно и впопыхах. Если система проходит некий порог, то настает точка опрокидывания или переключение с «прерывистым равновесием» (*punctuated equilibria*). Система опрокидывается, испытывает превращение, как жидкость, обращающаяся в газ при мелких изменениях контрольной температуры; или как случилось с Интернетом, испытавшим колоссальный скачок в конце 1990-х годов, когда бесчисленные индивиды и организации адаптировались к нему и стали коэволюционировать вместе с ним; или как незначительный подъем глобальной температуры может спровоцировать бесконтрольное глобальное потепление.

## **Автомобили, климат и катастрофы**

Мы видели, что «запирание» указывает на большую роль институтов в развитии систем в долгосрочной перспективе. Понимаемые в очень расширенном смысле институты способны породить односторонность, которую «и легче предсказать, и сложнее обратить вспять» (North 1990: 104). Эббот говорит, что хотя изменение в целом — в порядке вещей и многие оценки современной социальной жизни акцентируют ускоряющую природу глубоких изменений, все же существуют такие сети социальных отношений, которые стабилизируются на долгое время (Abbot 2001). Одной из них является автомобильная система, которая, как я показал в главе 6, удивительно стабильна и неизменна, несмотря на то, что ее окружает водоворот экономических, социальных и технологических изменений. Автомобильная система на бензине-и-стали остается на плаву невзирая ни на что уже целое столетие, продолжая вытеснять таких конкурентов, как ноги, велосипеды, автобусы и поезда. Она — Левиафан наших дней: «автомобильность протянула все шесть пальцев... чтобы потуже сжать человечество своей глобальной хваткой» (Latimer, Munro 2006: 35). Подобные «запертые» институциональные процессы чрезвычайно трудно обратить вспять, так как миллиарды агентов по всему миру коэволюционируют и подлаживаются под них и выстраивают свою жизнь вокруг них в причудливой комбинации принуждения и гибкости (см. об агентах и системах: Krugman 1996).

Однако ключевым элементом подхода теории комплексности является утверждение, что ничего нельзя зафиксировать навеки. Эббот говорит: «всегда есть вероятность, что в результате некоего паттерна действий ключ окажется в замке и одним поворотом произведет важные изменения» (Abbot 2001: 257). Тем не менее нынешняя государственная и корпоративная филосо-



фия и практика по преимуществу использует линейное, а не комплексное видение касательно будущего автомобиля. Другими словами, все поднимают только вопросы типа: какой аспект «автомобиля» можно изменить, какие будут последствия линейного улучшения эффективности горючего, или уменьшения пропорции мощность к весу, или увеличения проката машин. Такой линейный подход доминирует, и его же можно заметить в отчете Королевской академии инженерных дел Великобритании «Транспорт-2050». В этом отчете автомобиль не рассматривается как комплексная система, колоссально взаимосвязанная со множеством экономических и социальных практик. Также ничего не говорится о том, как набор мелких изменений может спровоцировать системный сдвиг и привести к возникновению новой пост-автомобильной сущности. Именно для того, чтобы порвать с существующей автомобильной системой, с тем, что Адамс называет «обычным порядком» (Adams 1999), я исследую, что может вызвать «точку опрокидывания». Мое предположение состоит в том, что через несколько десятилетий четырехколесная, покрытая сталью и питающаяся бензином однотонная машина окажется в музее, где посетители будут смотреть на нее (если такой вид развлечений сохранится и ради него кто-то будет совершать телесное путешествие) как на технологического динозавра. Причудливость автомобиля будет выставляться в одной большой металлической витрине со столь же нелепым мобильным телефоном и неуклюжим компьютером, а снаружи будут представлены ржавые реактивные мастодонты.

Однако это пост-автомобильное будущее может прийти двумя различными путями. Первый: катастрофа глобального потепления (с исчерпанием запасов нефти) просто «смывает» большинство машин, дорог и коммуникационных систем в мире. Углеродородная экономика падет в результате сокращения численности населения, производства, потребления, коммуникаций и мобиль-

ностей. Этот сценарий был назван «племенная сделка» (tribal trading) (Foresight 2006). Или второй: сцепная система транспорта возникнет сначала в самых богатых обществах, а потом постепенно распространится по всему свету. Эта пост-автомобильная система станет адаптивным и коэволюционирующим взаимодействием между очень многими системами, задействованными на разных темпоральных и спациональных уровнях. В числе этих систем будут ресурсно-экологические, технологические, экономические, политические и социальные.

Предсказать, возникнет ли пост-автомобильность в результате второго комплекса трансформаций или нет, чрезвычайно сложно. В этой книге я постоянно проводил мысль, что крупномасштабные системные сдвиги обычно происходят в результате «мелких» изменений, которые проклевываются на ранних стадиях социально-технических систем. И эти мелкие изменения, которые затрагивают одну определенную упорядоченность, закладывают основу паттерна маршрутозависимости.

Итак, сейчас я представляю восемь «мелких» достижений, которые могут в своей динамической взаимосвязи привести к новой системе мобильности, сцепной транспортной системе (см. противоположный взгляд: Graham, Marvin 2001; я очень благодарен Кингсли Деннису за его исследование по этой теме). Эти изменения происходят в разных системах и не сами по себе касаются не только «технологии». Моя аргументация основывается на классическом исследовании Хьюза роста системы электросети (Hughes 1983). Оно показывает, что успешные достижения крупномасштабных технологий зависят не только от конструкции технических устройств, но и «общества», которому они должны соответствовать. Другими словами, новая крупномасштабная система (которой может стать пост-автомобильная сцепная) нуждается в обществе, перестроенном видением будущего, в которое и будет помещен комплекс соответствующих уст-

ройств. В чем тогда состоят эти мелкие перемены, способные спровоцировать системный сдвиг?

Во-первых, есть маленькая перемена в понимании *глобального изменения климата*. В последние несколько лет примечательным образом были сняты многие неясности, касающиеся многочисленных наук, изучающих климатические изменения. Так, хотя масштабы и влияние будущих температурных изменений по-прежнему обсуждаются и, особенно в США и некоторых развивающихся странах, оспариваются, в мире растет единогласие по этому вопросу. За прошедшее столетие мировая температура поднялась, по крайней мере, на 0,5 градуса по Цельсию, и это почти наверняка — результат многообразных форм человеческой практики, которая повышает уровень парниковых газов в атмосфере (Stern 2006: ii). Более того, и уровень парниковых газов, и температура существенно выросли именно в последние несколько десятилетий, и этот рост приведет к дальнейшему повышению температуры за счет разных форм позитивной обратной связи, включая сюда таяние льдов Гренландии (Lovelock 2006: 33). Эти процессы «заперты», и, согласно Лавлоку, «не существует негативной обратной связи, которая могла бы компенсировать подъем температуры» (Lovelock 2006: 35). Суммарные экономические, социальные и политические последствия таких изменений глобальны, и если они не будут существенно смягчены, то приведут к значительному понижению уровня жизни, возможностей жизни и, вероятно, общей численности населения в мире, так как воздействие будет наиболее ощутимо в бедных странах (Stern 2006: vi-vii). При «обычном порядке» объем парниковых газов может утроиться к концу столетия, и существует 50%-ный риск повышения температуры на 5 градусов и трансформации физической и экономической географии, за счет, например, 5–20%-ного сокращения уровня мирового потребления (Stern 2006: iii, x). Поэтому все больше ученых-естественников и гуманитариев, а также многие националь-

ные и интернациональные правительства приходят к согласию относительно необходимости сокращения глобального потребления углеводов, а также того, что этому есть существенные экономические причины. В рамках этого критически важно снизить применение углеводов на транспорте, потому что оно исключительно росло за счет увеличения использования автомобилей, быстро распространяющегося авиатранспорта и повышения «налета» промышленными и пищевыми товарами. Существуют потенциальные альтернативы углеводородным системам в качестве горючего для «автомашин», а поэтому вопрос о снижении использования углеводов встал на повестку дня во многих экономических и политических дебатах (Motavalli 2000). Подобный отказ от углеводородной транспортной системы нужно осуществить в относительно короткие сроки, и это породит долгосрочную экономию, так как наблюдается «высокая стоимость задержки» (Stern 2006: xv). Таким образом, в экономическом и политическом ландшафте планеты есть маленькое, но потенциально очень значимое изменение.

Во-вторых, растет осознание того, что *запасы нефти* на планете заканчиваются. Пик добычи в США пришелся на 1971 г., а общемировой пик, судя по всему, случится в 2010 г., особенно из-за невозможности разведки новых месторождений с той же скоростью, что была раньше (Heinberg 2005; Rifkin 2002: ch. 2). Энергия будет дорожать, и, учитывая, что численность населения в мире продолжает расти, будут чаще случаться недопоставки. Нефти не хватает, и это порождает существенный экономический спад, войны за ресурсы и, как утверждают некоторые, снижение численности населения. Поставки пресной воды тоже зависят от минерального топлива, и поэтому треть населения Земли уже испытывает серьезные перебои (Laszlo 2006: 28–29). Рифкин утверждает, что нефтяной век «сворачивается, столь же быстро, как он некогда развернулся» (Rifkin 2002: 174). Соединенные

Штаты последние тридцать лет в своей внешней политике во многом опираются на концепцию пика добычи нефти. Интересным следствием этого является мода, распространившаяся среди «патриотически» настроенных американских знаменитостей, покупать «экологические» автомашины на не-бензиновом двигателе с тем, чтобы импортировалось меньше «иностранной» нефти.

В-третьих, *транспортная политика* отказывается от моделей типа «предвидеть-и-обеспечить» (за исключением сферы авиаперелетов), основывавшихся на восприятии растущей мобильности как блага и на предсказаниях использования автомобилей в будущем, ради которого инженеры разрабатывали новые дорожные схемы. Эти схемы обеспечивали то, что было предсказано согласно модели (Whitelegg 1997; Vigar 2002). «Новые реалисты» обращает свою критику на тот факт, что расширение дорожных сетей просто увеличивает число и продолжительность автомобильных поездок. «Новый реализм» включает в себя многие организации, разрабатывающие альтернативные мобильности через интеграцию общественного транспорта, улучшение условий для велосипедистов и пешеходов, совершенствование управления трафиком, лучшее планирование землепользования, информационные системы в реальном времени и более широкий анализ влияния транспорта на окружающую среду (Vigar 2002). В частности, транспортная политика все чаще принимает в расчет альтернативные модели, такие как модель г. Куритиба (Бразилия). Эта модель включает разделение типов трафика и устройство исключительных полос для автобусов на главных городских магистралях. В результате автобусные услуги стали безопасней, надежней и эффективней, они оказываются без рисков и задержек, присущих системам смешанных полос. На этих маршрутах происходит и увеличение интенсивности развития. Более тысячи автобусов совершают около 12500 поездок в день, перевозя 1,3 миллиона пассажиров. В Куритибе

существует пять видов автобусов, включая новый «двухшарнирный», оперирующий на внешних полосах с высокой пропускающей способностью. Двухшарнирные автобусы — крупнейшие в мире и представляют собой три автобуса, соединенные вместе шарнирами и способные перевозить 270 пассажиров.

В-четвертых, уже появились новые *топливные системы* для легковых и грузовых автомобилей и автобусов. В их число входят литий-ионные батареи, конденсаторы и батареи на углеродных нанотрубках, гибридные автомобили на бензиновом/дизельном топливе и батареях (Honda Insight, Toyota Prius) или на газе и паре (BMW), подзаряжаемые гибридные электромобили, дизельное топливо из биомасел, природный газ (Honda GX), этанол из кукурузы, сахара или маиса, или водородные аккумуляторы (Motavalli 2000: 107; Rifkin 2002: 192–193). Почти все главные автопроизводители развивают одну или несколько из этих альтернативных топливных систем, а некоторые нефтяные компании обращаются, как это называли в «British Petroleum», «за пределы нефти». В рамках проекта Массачусетского технологического института «Умные города» был разработан совместно используемый и наращиваемый индивидуальный робот-«автомобиль» (Jha 2005). В числе недавно появившихся пост-автомобилей — «G-Wiz» и «TH!NK CITY», электромобили «Sakura Maranello», водородные автобусы «DaimlerChrysler» и автомобили «Necar». Считается, что около 4000 компаний в настоящий момент заняты изысканиями по массовому производству автомобилей на водородном топливе (Vidal 2002). Рифкин описывает «мировую водородную энергетическую сеть» как новую великую технологическую, коммерческую и социальную революцию, непосредственно следующую за Интернетом, запущенным в 1990 г., и сетевым обществом; хотя прочие более скептически (Rifkin 2002: 9, ch. 8).

В-пятых, появились различные *новые материалы* для корпуса автомобиля. Одна из ряда моделей — это

ультралегкий «гиперкар», сделанный из полимерных композитных материалов (Hawken, Lovins, Lovins 2000). Другие технологии включают алюминиевые и нанотехнологии, которые позволяют создавать углеродные волокна в 100 раз прочнее стали и в шесть раз легче (отчет US Department of Transportation, 1999: 4–5). Недавний пример — углеродные волокна и смола «Lotu». Подобные новые материалы значительно сокращают вес экипажей и, следовательно, уменьшают нужду в мощных двигателях. Кроме того, возможно повышение производства микро-автомобилей (вместо 4-местных семейных) для тесных городских пространств. Недавние примеры таких «микрокаров» включают «Smart Car», сделанный в «Mercedez», «Cabriolet», «Nissan Hypermini», «C1», «TULIP» компании «PSA», равно как «Segways» и гибридный мотоцикл и автомобиля, выпущенный «BMW». Также запланировано множество легких транспортных систем, таких как автоматизированное такси «ULTra» в аэропорту Хитроу, активируемое смарт-картой, или прототипы «Taxi2000» (хотя следует учитывать целительную критику до-цифрового автомобиля «Aramis», см.: Latour 1996). В других схемах предусмотрено физическое отсоединение маленьких микрокаров от больших экипажей.

В-шестых, есть значительные подвижки в *деприватизации автомобилей* через совместное использование, клубы автомобильной кооперации и умные схемы проката. К 2001 г. шестьсот городов Европы развили у себя схемы совместного использования, охватывающие 50 000 человек (Cervero 2001). Схемы-прототипы были разработаны в Ларошели (под названием «Liselec»), в Северной Калифорнии, в Берлине и Японии (Motavalli 2000: 235). В Оксфорде существует первая британская схема автоклубов почасового проката под названием «Avis CARvenience». Две компании в Соединенных Штатах — это «Zipcar» и «Flexcar». В Великобритании также есть различные автоклубы, такие как «CityCarClub», «Car Plus» и «Carshare». В некоторых случаях используется

смарт-карточная технология бронирования и оплаты, которая подходит и для оплаты общественного транспорта. Эти разработки отражают общий сдвиг современной экономики в сторону от того, что Рифкин называет «владение доступом», что показывает и возможность получения услуг по Интернету (Rifkin 2000). Словом, мы можем констатировать, что растет популярность оплаты «доступа» к путешествию/мобильным услугам, а не стремление владеть транспортным средством самостоятельно. Одно из важных последствий этого таково: если автомашинами больше не владеют на дому, возможно кооперативное или корпоративное обеспечение «автомобильных услуг», включающих как краткосрочные парковочные места, так и избавление от «мертвых» экипажей. Первое значительно сократит масштабы парковочных площадок, так как машины будут больше времени проводить «на дороге», а второе кардинально улучшит скорость реутилизации (как это показано в: Hawken, Lovins, Lovins 2000). В целом можно предложить следующую периодизацию автомобилей: от роскошных или гоночных к семейным/домашним, и от экипажей, которыми владеют индивиды, до деприватизированных, принадлежащих кооперативам или корпорациям и сдаваемых «на прокат».

В-седьмых (и, очевидно, в связи с предыдущим пунктом), развивается технология «смарт-карт», которые передают информацию из автомашины домой, в автобус, в поезд, на работу, на веб-сайт, на кассу и в банк. Такая коннективность одновременно сильно облегчает оплату за пользование любым транспортным средством и деприватизирует так называемые автомобили, которые становятся более похожими на «порталы». Данная технология почти окончательно разработана в Швейцарии, где существует частно-общественная транспортная карточка. Экипажи все чаще образуют гибриды с мобильным телефоном, музыкально-развлекательной системой и переносным компьютером (по мере того, как автокомпании присоединяются к прото-



колу интернет-безопасности). Водители и пассажиры могут персонализироваться при помощи собственных коммуникационных звеньев (адреса имейла, номера телефона, адреса веб-сайта) и развлекательных приложений (оцифрованная музыка, программируемые радиостанции). Таким образом, экипаж становится похож на «умный дом» вне дома.

В-восьмых, с транспортом становятся все более взаимосвязанными коммуникации (см.: Castells 2001). Происходит внедрение информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) в движущиеся объекты: мобильные телефоны, переносные компьютеры, автомобили, автобусы, поезда, самолеты и т. д. Некоторые, внедренные в автомобили, являются предохранительными инновациями, такими как AIDe и PReVENT. Информация в целом оцифровывается и освобождается от привязки к месту, поэтому автомашины, дороги и здания могут посылать и получать оцифрованную информацию («Интеллектуальная Транспортная Система», ИТС). Слияние ИКТ и ИТС представляет собой эпохальное изменение, в результате которого автомобили превращаются в сетевую структуру, переставая быть единичными «железными клетками», и потенциально интегрируются в цепку, а не параллельную серию (см.: Foresight 2006). Это может привести к переходу от современного отдельного транспортного потока, который Питерс называет «органическим», к тому, в котором все участники движения способны выживать и сосуществовать при помощи систем GPS/Galileo (Peters 2006).

Итак, есть восемь комплексов перемен. Ни один из них сам по себе не может опрокинуть автомобильную систему. Но, по моим предположениям, если между ними завяжется некоторая оптимальная взаимозависимость, то это может породить пост-автомобильную систему. Серия мелких изменений способна вызвать особого рода эпидемию, когда они прокатятся по различным системам словно волна. Такая новая сетевая система ук-

ротит автомобильную, которая пока отражает все вызовы, которые ее всемогуществу бросает мир.

Какова может быть эта пост-автомобильная система? Будет смешанный поток медленнодвигающихся полупубличных микрокаров, велосипедов, гибридных экипажей, пешеходов и массового транспорта, интегрированных в мобильность физического и виртуального доступа. Эта система, зародившись в некоторых богатых обществах «Севера», будет состоять из множественных насыщенных форм движения. Она будет включать маленькие, ультралегкие интеллектуальные деприватизированные «экипажи», возможно, на биотопливе или на водороде. Электронные регуляторы, внедренные в столбы и в сами экипажи, будут управлять доступом и стоимостью, а также контролировать скорость. Некоторые такие экипажи будут двигаться без водителя. Смарт-карты будут контролировать и оплачивать доступ к различным формам мобильности. Движение этих экипажей будет электронно и физически интегрировано со многими другими формами мобильности. Получится электронная координация между моторизованным и немоторизованным транспортом, а также всеми теми, кто находится «на ходу» всеми другими способами (Hawken, Lovins 2000: 47; см. о «благих намерениях»: Foresight 2006). Эластичное путешествие будет включать доступ к маленьким, легким мобильным модулям, когда это понадобится. А системы программного обеспечения будут постоянно рассчитывать наилучшие способы выполнения задач, организации встреч или транспортировки в какое-то место или на мероприятие. Люди, живущие рядом, смогут пользоваться «соседским доступом», если разовьют более тесный паттерн проживания и интегрированного землепользования. Вообще, люди станут жить в более насыщенной, плотной и интегрированной городской среде, которая максимизирует соприсутствие. Подобная перестройка «вынудит» их сталкиваться друг с другом, а их сети — перехлестываться. И этот паттерн,

который проект Форсайт именует «благими намерениями», включает углеродные квоты, тщательно отмеряемые и контролируемые. Необходимость сокращать выбросы углекислого газа ограничит персональную мобильность. Этот сценарий — более разработанная версия того, который предложил Харви в «Пространствах надежды» (Harvey 2000: 270–271; см. о научно-фантастическом будущем: Bukatman 2003).

### Мрачное будущее

До сих пор я предполагал, что дни автомобильности бензина-и-стали сочтены. Конечно, немислимо, чтобы в 2100 г. индивидуализированная мобильность основывалась на технологиях XIX в., с частным владением однотонной стальной коробки на бензиновом двигателе. Система автомобильности исчезнет почти наверняка еще до того, но это может произойти двумя путями, о которых я уже говорил. Более того, паттерн «общественной мобильности» XIX в., с преобладанием находящихся в общественном владении и управлении и следующих расписанию автобусов, поездов, карет и кораблей, конечно же, не будет восстановлен. Он безвозвратно потерян благодаря самораспирающейся природе автомобильной системы, которая производит и требует индивидуализированной мобильности, основанной на мгновенном времени, фрагментации и вынужденной эластичности. Пост-автомобильная система, какой бы она ни была, будет в значительной степени включать индивидуализированное движение, которое подразумевает автомобильность и которое зародилось в век автомашин. Точка опрокидывания в сторону пост-автомобильной сцепки непредсказуема. Ее нельзя вывести из линейных изменений в существующих фирмах и отраслях, практиках и экономиках. Как Интернет и мобильная телефония явились «ниоткуда», так и точка

опрокидывания в сторону «пост-автомобиля» проявится неожиданно. Возможно, она зародится в комплексе технологий или фирм или правительств, которые сейчас не занимают центр автопромышленности и культуры, как финский производитель туалетной бумаги «Nokia», который стал прародителем ныне вездесущих мобильных телефонов. Но где-то эта система разовьется и внезапно войдет в моду. Вполне вероятно, что это произойдет в маленьком обществе или городе-государстве, с очень густым информационным трафиком, который можно будет преобразовать в пост-автомобильную конфигурацию (Исландия, кстати говоря, очень интересная страна-прототип, которая уже объявила себя первым в мире «водородным обществом»).

Еще один возможный сценарий, который тоже надо упомянуть здесь, связан с отличным типом индивидуализированной мобильности, но также опирается на мгновенное время и на эластичность пространства-времени. Это «вертикальная мобильность», одна из версий которой уже имеется сейчас в Сан-Паулу, основанная на вертолетном транспорте, позволяющем богатым индивидам и корпоративным боссам парить над теми беднягами, которые пытаются выкроить себе немного места на автомагистрали (Cwerner 2006). Развитие вертолетных площадок как компонента современного городского планирования указывает на потенциальный преобразующий эффект вертикальной мобильности и новый элемент сетевого капитала. Также наблюдается стремительный рост числа личных самолетов, таких, которые находятся в частном владении или, что чаще, берутся на прокат и дают возможность воспользоваться преимуществами того слоя свободного неба, что располагается ниже военных и коммерческих авиатрасс. Маловероятно, что вертикальная мобильность станет основой массовой транспортной системы, однако если вспомнить, какой высокий уровень неравенства породила автомобильная система, то можно предположить,

что даже скромное развитие системы вертикальной мобильности приведет, как в Бразилии, к резкому скачку социального неравенства. Разновидность того же самого проекта — это развитие «азротакси», которые уже планируются в компании «DayJet» и будут перевозить по 5–6 человек между региональными американскими аэропортами. Еще, в 2008 г. «Virgin Galactica» планирует запустить пассажирские космические услуги. Тридцать пилотов «Virgin» уже тренируются, чтобы стать «космическими пилотами». Но я вернусь к вертикальной мобильности ниже.

Теперь я перейду к слегка более прозаическому сценарию сцепленной пост-автомобильной системы, который в чем-то схож со сценарием «благих намерений», разработанным в рамках американской «программы Форсайта» ради выяснения, как интеллектуальные информационные системы могут приблизить безопасное, устойчивое и здоровое будущее (Foresight 2006; я участвовал к некоторым обсуждениям сценариев). Многие цифровые трансформации дают прекрасную возможность для замены физической мобильности виртуальной, организации для путешественника «разумного» выбора из доступных опций и внедрения информационных систем *внутри* тех транспортных, которые пока не слишком оцифрованы. В «Отчете Форсайта» также предлагается четыре сценария для 2055 г. и анализируются различные процессы и инновации, которые необходимы для реализации каждого из них (по методу ретроспективного анализа, см.: Foresight 2006). Мое предположение состоит в том, что наиболее вероятными являются два сценария, «благих намерений» и «племенной сделки» (ниже я предложу для каждого собственное название).

При «племенной сделке» нефтяные войны и возрастающее влияние глобального потепления приведут к существенному спаду многих экстенсивных мобильностей и коммуникационных соединений, которые сейчас покрывают всю планету. Возможен широкий инфраструк-

турный коллапс и растущее разделение между разными регионами или «племенами». Ремонтные системы исчезнут, и будет происходить все более локальная реутилизация систем велосипедов, автомашин, грузовиков и телефонов. С «племенной сделкой» придет то, что я называю «региональным милитаризмом» (regional warlordism), уровень жизни резко упадет, произойдет релокализация паттернов мобильности, и на первый план выйдут местные вожди, контролируемые реутилизируемые формы мобильности и вооружения, при относительно слабых имперских или национальных формах правления. Только супербогатые смогут путешествовать, и они будут делать это по воздуху и, возможно, регулярно совершать туристические полеты в космос, чтобы хоть ненадолго выбраться с Земли (это будет предельный «туристический взгляд»). Будет война каждого против всех по Гоббсу, между региональными вождями против соседей, особенно за доступ к воде, нефти и газу. А с постоянными затоплениями, погодными катаклизмами и обрывом дальних нефтяных и газовых труб эти ресурсы станут чрезвычайно ценными и перейдут под защиту вооруженных банд. Впрочем, нефтяные войны идут уже сейчас, а скоро на перегретой планете вспыхнут и водные войны. Тот, кто сможет позволить себе жизнь за охраняемыми стенами военных лагерей, перейдет туда. В наше время уже есть предощущение такого сценария, и особенно это касается современного Ирака. Вероятно, появится еще много других «диких зон», откуда «запад» будет бежать как можно быстрее, если там не останется нефти, предоставив местное «общество» этническим, племенным и религиозным вождям.

Итак, если бы у нас был выбор, мы бы, конечно, предпочли «племенной сделке» («региональному милитаризму») «благие намерения». Однако, благие намерения, по моему мнению, лучше характеризуются как сценарий «цифрового паноптикона». Почему так? Эмпирические свидетельства изменения климата подсказывают, что

для того, чтобы замедлить и обратить вспять подъем температуры, должны произойти чрезвычайно быстрые кардинальные сдвиги. Осталось крайне мало времени до того, как имперские и национальные системы разрушаться и повсюду распространится «региональный милитаризм». Близится то, что Ласло называет «точкой хаоса», когда, по крайней мере, системы еще могут двигаться в одном или нескольких направлениях, но этот период крайне ограничен по продолжительности (Lazslo 2006). Множество взаимозапертых систем необратимо влекут мир на территорию, покрытую мраком неизвестности. Как пишется в «отчете Стерна», «изменение климата.... это самый великий и крупномасштабный провал рынка» (Stern 2006: i). Глобальный рынок породил гигантские «внешние издержки» (diseconomies), как их именуют экономисты, или неучитываемые глобальные риски, как говорят социологи. Другими словами, адаптивные и эволюционирующие отношения между чрезвычайно мощными системами породили, как выразился Гидденс при помощи мобильной метафоры, «колесницу», которая гигантскими шагами несется к краю утеса. И если кто-то едет на этой колеснице, то даже минимальное замедление ее скорости требует настолько же, если не больше, мощных систем, как и те, что подталкивают ее к гибели.

В «отчете Стерна» изменения в поведении, необходимые для смягчения климатических изменений, обрисованы очень приблизительно (Stern 2006). «Отчет» не прикладывает системного мышления к «обществу» и ко многочисленным социальным практикам, которые составляют повседневную жизнь. Но если мы обратимся к тем же вопросам через понятие систем, то станет ясно, что лишь исключительно мощные системы могут компенсировать тенденции, подталкивающие к глобальному изменению климата. Необходимо прервать петлю позитивной обратной связи, замешанной в изменении климата, некой очень крупной и мощной конфигурацией

новейших систем. Я коснусь только систем мобильности, и особенно автомобильной, однако схожие доводы применимы и к производству новых видов энергии, и к экономии энергии. Единственный способ «исправить» этот массивный провал рынка и приручить доминирующую автомобильную систему — это совершить скачкообразное изменение организации машин мобильности. А это возможно лишь через конвертирование «автомобиля» из серийной системы в сцепленную систему экипажей.

Однако, как известно, бесплатного сыра не бывает. На уровне планеты будет существовать интегрированная автоматическая система наблюдения и картографирования. А на уровне будничной жизни сцепная система, как и все другие элементы в этой борьбе с изменением климата, подразумевает «цифровой паноптикон». Будущее человеческого рода на нашей планете, таким образом, может зависеть от экстенсивной и интенсивной «оцифровки» каждой личности. Планета балансирует между альтернативными дистопиями из-за необратимости, налаженной и запертой в последние сто—двести лет, а касательно мобильности — из-за того, что автомобили усилили свою глобальную хватку на горле человечества (Latimer, Munro 2006: 35). Этот долгосрочный маршрутозависимый паттерн высокого потребления углеводородов через автомобильность не оставляет места другим альтернативам.

Потенциальная сцепная система требует цифрового паноптикона, включающего: контроль движения со спутников; повсеместные камеры слежения как часть инфраструктуры; программы по сбору данных; переход систем биометрической безопасности в городские зоны; растущее распределение «личности» по различным базам данных; более широкую БД-изацию, которая интегрирует большинство элементов экономической, социальной и политической жизни индивида; стандартизацию пространства; внедрение цифровой обработ-



ки данных в окружающую среду; размещение сенсоров внутри движущихся экипажей, которые функционируют все более интеллектуально; множество технологий, которые будут отслеживать положение людей и объектов при помощи пары десятков радиоидентификационных имплантов; автоматизированные программные системы для распределения дорожного пространства; развитие пространства смарт-кодов, которое будет определять маршрут, цену, доступ и скорость экипажей; сенсоры и процессоры, позволяющие автонавигацию экипажей и схожие устройства по отслеживанию и контролю использования индивидуальных квот углекислого газа и трат углеводородов (Thrift 2004c; Ahas, Mark 2005; Sager 2006: 476–477; Information Commissioner 2006; и в целом — журнал «Surveillance and Society»). Этот набор оцифровывающих усовершенствований огромен и затрагивает не только так называемые гражданские свободы. Под властью «секьюритизации», воцарившейся после 11 сентября, многие из этих усовершенствований уже поспешно разрабатываются, и настолько, что в Великобритании сам Комиссар по информации признал, что мы живем в «государстве надзора» (Information Commissioner 2006: 1). Эти системы отслеживающего и контролирующего надзора требуют скачкообразного изменения, которое воздействует на саму природу человеческой жизни. Ради того, чтобы двигаться, была заключена сделка с дьяволом, и особенно значимо то, что сейчас, для того чтобы пересилить автомобиль, необходима массивная сцепленная система, которая направляет, регулирует, контролирует, а вскоре будет и водить каждый экипаж и каждого пассажира/водителя. И все это зависит от насыщенной среды, полной информации и сообщений, каждое из которых мобильно само по себе и становится все более разумным. Люди будут частью разумного, интеллектуального и быстро реагирующего поведения, схожего с поведением роя пчел.

Итак, есть два варианта сурового будущего. С одной стороны, «племенная сделка» или «региональный милитаризм», варварство с нерегулируемо изменяющимся климатом, потопами и погодными катаклизмами, отменой многих «цивилизующих» практик экономической и социальной жизни и широкомасштабным коллапсом дальней мобильности и связанных с ней достижений последних десятилетий. Катастрофа в Новом Орлеане была первым звонком, оповещающим о такой возможности, и в этом смысле она даже более символична для будущего «Запада», чем 11 сентября. Жизнь даже на «Западе» будет отвратительной, жестокой и почти наверняка более короткой, особенно на морском побережье.

Не исключена вероятность избежать всего этого, правда, при помощи целого арсенала трансформаций, которые должны произойти буквально сейчас. Однако это в свою очередь обернется «Оруэллизацией» личности и общества, когда практически всякое движение будет сопровождаться цифровым отслеживанием и контролем и никто не сможет оказаться за пределами паноптикона. Это может укротить автомобильную систему (и другие системы энергии), если только множество других усовершенствований случится одновременно, таких как отслеживание и контроль использования индивидуальных углеродных квот, которые станут публичным мерилом статуса и достоинств. Жизнь сможет продолжаться, и для многих экстенсивное соприсутствие станет действительно достижимым. Но только благодаря тому, что программные системы работают, все измеряется и отслеживается, наблюдается и контролируется. Мечта о самоорганизующемся снизу вверх виртуальном сообществе обернется кошмаром личности, почти полностью распределенной в пространстве-времени и существующей лишь в многочисленных и взаимозависимых базах данных, включая неизбежную в будущем углеродную базу данных.

Возможны и другие сценарии, где потоки многочисленных модальностей движения и радость от со-

присутствия «брожения» будут гарантированы таким образом, что и то и другое сможет существовать при приблизительно равных возможностях для всех людей. Конечно, есть множество малых, но равномерно распределенных коллективных противодействий подобным системам (см.: Thrift 2007: ch. 1, особенно об искоренении близости как меры всех вещей). Неожиданные и непредсказуемые системные изменения могут перебросить нас через точку хаоса или точку опрокидывания. Ничто в этом анализе не указывает на то, что все выбито в камне и системы будут длиться вечно (даже самой вселенной это не грозит). Но пока будущее мобильностей видится балансирующим между упадком многих систем и сетей из-за многочисленных петель обратной связи, ведущих к глобальному потеплению, и миром, где системы и сети работают только при «обезопасенных» мобильностях, и особенно автомобильной системе, и людях, «обезопасенных» в рамках множественных паноптических сред.

В этой книге я развивал то, что я называю новой парадигмой мобильностей как способа переделки социальных наук. И, конечно, я надеюсь, что она принесет неизмеримые выгоды этим социальным наукам, будучи применяема самыми разными способами, которые я указал выше. Но мой анализ завершается грустной констатацией факта: осмысление различных вариантов будущего сквозь линзы этой парадигмы указывает на то, что глобальное будущее балансирует между моделями Оруэлла и Гоббса, между дьяволом и глубоким голубым морем.



## **БИБЛИОГРАФИЯ**



- Aaltola, M. 2005. 'The international airport: the hub-and-spoke pedagogy of the American Empire', *Global Networks*, 5: 261–78.
- Abbott, A. 2001. *Time Matters*. Chicago: University of Chicago Press.
- Abercrombie, N., Longhurst, B. 1998. *Audiences*. London: Sage.
- Adam, B. 1995. *Timewatch*. Cambridge: Polity.
- 1998. *Timescapes of Modernity*. London: Routledge.
- Adams, J. 1995. *Risk*. London: UCL Press.
- 1999. *The Social Implications of Hypermobility*. OECD Project on Environmentally Sustainable Transport. Paris: OECD.
- Adey, P. 2004. 'Secured and sorted mobilities: examples from the airport', *Surveillance and Society*, 1: 500–9.
- 2006a. 'Airports and airmindedness: spacing, timing and using Liverpool Airport, 1929–1939', *Social and Cultural Geography*, 7: 343–63.
- 2006b. 'If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities', *Mobilities*, 1: 75–94.
- Adey, P., Bevan, P. 2006. 'Between the physical and the virtual: connected mobilities', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
- Adler, J. 1989. 'Origins of sightseeing', *Annals of Tourism Research*, 16: 7–29.
- Adorno, T. 1974. *Mimima Moralia*. London: Verso.
- Agamben, G. 1998. *Homo Sacer: Sovereign Power and Bare Life*. Stanford: Stanford University Press (Агамбен Д. Homo Sacer. Суверенная власть и голая жизнь. М.: Издательство «Европа», 2011).
- Ahas, R., Mark, U. 2005. 'Location based services- new challenges for planning and public administration', *Futures*, 37: 547–61.
- Ahmed, S. 2000. *Strange Encounters: Embodied Others in Postcoloniality*. London and New York: Routledge.
- 2004. *The Cultural Politics of Emotion*. Edinburgh: University of Edinburgh Press.
- Albrow, M. 1997. 'Travelling beyond local cultures: socioscapes in a global city', in Eade, J. (ed.) *Living the Global City. — Globalization as Local Process*. London: Routledge.
- Allen, G., Crow, G. 2001. *Families, Households and Society*. London: Palgrave.
- Amin, A., Cohendet, P. 2004. *Architectures of Knowledge*. Oxford: Oxford University Press.
- Amin, A., Thrift, N. 2002. *Cities. Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity.
- Anderson, B. 1991. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. London and New York: Verso (Андерсон Б. Воображаемые сообщества. М.: Канон-Пресс-Ц, Кучково поле, 2001).

- Anderson, S., Tabb, B. (eds) 2002. *Water, Leisure and Culture*. Oxford: Berg.
- Arellano, A. 2004. 'Bodies, spirits and Incas: performing Machu Picchu', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play — Places in Play*. London and New York: Routledge.
- Aristotle 2002. *Nicomachean Ethics*. Oxford: Oxford University.
- Arquilla, J., Ronfeldt, D. 2001. *Networks and Netwars*. Santa Monica: Rand.
- Arthur, B. 1994a. *Increasing Returns and Path Dependence in the Economy*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- 1994b. 'Summary Remarks', in Cowan, G. Pines, D. Meltzer, D. (eds) *Complexity, Metaphors, Models and Reality*. Santa Fe Institute: Studies in the Sciences of Complexity Proceedings, vol. 19.
- Augé, M. 1995. *Non-Places*. London: Verso.
- Axelrod, R., Cohen, M. 1999. *Harnessing Complexity*. New York: Free Press.
- Awdry, W. 2002. *Thomas the Tank Engine: The Classic Library Station Box*. London: Egmont.
- Axhausen, K. W. 2002. *A Dynamic Understanding of Travel Demand. A Sketch*. Zürich: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH, Switzerland.
- 2003. 'Social networks and travel: some hypotheses' *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 197*, Zürich: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETW, Switzerland.
- Bachen, C. 2001. 'The family in the networked society: a summary of research on the American family', [http://sts.scu.edu/nexus/Issuel-1/Bachen\\_TheNetworkedFamily.asp](http://sts.scu.edu/nexus/Issuel-1/Bachen_TheNetworkedFamily.asp) (accessed 31.11.04).
- Bachmair, B. 1991. 'From the motorcar to television: cultural-historical arguments on the meaning of mobility for communication' *Media, Culture and Society*, 13: 521-33.
- Baerenholdt, O., Haldrup, M., Larsen, J., Urry, J. 2004. *Performing Tourist Places*. Aldershot: Ashgate.
- Bales, K. 1999. *Disposable People. New Slavery in the Global Economy*. Berkeley: University of California Press.
- Ball, P. 2004. *Critical Mass*. London: Heinemann.
- Ballard, J. G. [1973] 1995. *Crash*. London: Vintage (Баллард Дж. Автокатастрофа. М.: Центрполиграф, 2002).
- Barábasi A-L. *Linked. The New Science of Networks*. Cambridge, Mass: Perseus.
- Barrell, J. 1972. *The Idea of Landscape and the Sense of Place. 1730–1840*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Barthes, R. 1972. *Mythologies*. London: Cape (Барт Р. Мифологии. М.: Издательство им. Сабашниковых, 2004).
- Baskas, H. 2001. *Stuck at the Airport: The Very Best Services, Dining and Unexpected Attractions at 54 Airports*. New York: Simon and Schuster.



- Batty, M. 2001. 'Cities as small worlds', *Environment and Planning B Planning and Design*, 28: 637–8.
- Bauböck, B. 1994. *Transnational Citizenship*. Aldershot: Edward Elgar.
- Baudrillard, J. 1988. *America*. London: Verso (Бодрийар Ж. Америка. СПб.: Владимир Даль, 2000).
- Bauman, Z. 1993. *Postmodern Ethics*. London: Routledge.
- *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press (Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. М.: Издательство «Весь мир», 2004).
- *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity (Бауман З. Текучая современность. СПб.: Питер, 2008).
- 'Reconnaissance wars of the planetary frontier', *Theory, Culture and Society*, 19: 81–90.
- *Liquid Love*. Cambridge: Polity Press.
- Baym, K. 1995. 'The emergence of community in computer-mediated communication', in Jones, S. (ed.) *Cybersociety*. London: Sage.
- Beaverstock, J. 2005. 'Transnational elites in the city: British highlyskilled transferees in New York's financial district', *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31: 245–269.
- Beck, U. 1999. *Individualization*. London: Sage.
- 2001 'Living your own life in a runaway world: individualization, globalization and politics', in Hutton, W., Giddens, A. (eds) *On the Edge: Living with Global Capitalism*. London: Vintage.
- Beck, U., Beck-Gernsheim, E. 1995. *The Normal Chaos of Love*. Cambridge: Polity Press.
- Beck-Gernsheim, E. 2002. *Reinventing the Family: in Search of New Lifestyles*. London: Blackwell.
- Beckmann, J. 2001. *Risky Mobility. The Filtering of Automobility's Unintended Consequences*. University of Copenhagen: Dept of Sociology PhD.
- Beeton, S. 2005. *Film-Induced Tourism*. London: Channel View.
- Bell, C., Lyall, J. 2002. 'The accelerated sublime: thrill-seeking adventure heroes in the commodified landscape', in Coleman, S., Crang, M. (eds) *Tourism. Between Place and Performance*. New York: Berghahn.
- Bell, C., Newby, H. 1976. 'Communion, communalism, class and community action: the sources of new urban politics', in Bell, C., Newby, H., Herbert, D., Johnston, R. (eds.). *Social Areas in cities, Volume 2*. Chichester: Wiley.
- Benjamin, W. 1992. *Illuminations*. London: Fontana (Беньямин В. Озарения. М.: Мартис, 2000).
- 1999. *The Arcades Project*. Cambridge, Mass: Belknap Press.
- Berman, M. 1983. *All that is Solid Melts into Air*. London: Verso.
- Bhabha, H. 1994. *The Location of Culture*. London: Routledge.
- Bijsterveld, K. 2001. 'The diabolical symphony of the mechanical age',

*Social Studies of Science*, 31: 37–70.

Billig, M. 1995. *Banal Nationalism*. London: Sage.

Blackbourn, D. 2002. 'Fashionable spa towns in nineteenth century Europe', in Anderson, S., Tabb, B. (eds) *Water, Leisure and Culture*. Oxford: Berg.

Boden, D. 1994. *The Business of Talk*. Cambridge: Polity.

— 2000. 'Worlds in action: information, instantaneity and global futures trading', in Adam, B., Beck, U., B., van Loon, J. (eds) *The Risk Society and Beyond*. London: Sage.

Boden, D., Molotch, H. 1994. 'The compulsion to proximity', in Friedland, R., Boden, D. (eds) *Nowhere. Space, Time and Modernity*. Berkeley: University of California Press.

Bogard, W. 2000. 'Simmel in cyberspace: strangeness and distance in postmodern communications', *Space and Culture*, 415: 23–46.

Böhm, S., Jones, C., Land, C., Paterson, M. (eds) 2006. *Against Automobility*. Oxford: Blackwell Sociological Review Monograph.

Bondi, L., Smith, M., Davidson, J. (eds) 2005. *Emotional Geographies*. Aldershot: Ashgate.

Bourdieu, P. 1984. *Distinction. A Social Critique of the Judgment of Taste*. London: Routledge and Kegan Paul.

Brah, A. 1996. *Cartographies of Diaspora: Contesting Identities*. London: Routledge.

Braidotti, R. 1994. *Nomadic Subject: Embodiment and Sexual Difference in Contemporary Feminist Theory*. New York: Columbia University Press.

Braudel, F. 1992. *The Mediterranean World in the Age of Philip II*, London: BCA.

Breedveld, K. 1998. 'The double myth of flexibilization: trends in scattered work hours, and differences in time sovereignty', *Time and Society*, 7: 129–143.

Breen, R., Rottman, D. 1998. 'Is the national state the appropriate geographical unit for class analysis?', *Sociology*, 32: 1–21.

Brendon, P. 1991. *Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism*. London: Secker and Warburg.

Brottman, M. (ed.) 2001. *Car Crash Culture*. New York: Palgrave.

Brown, B., Green, N., Harper, R. (eds) 2002. *Wireless World*. London: Springer.

Brown, B., O'Hara, K. 2003. 'Place as a practical concern of mobile workers', *Environment and Planning A*, 35: 1565–1587.

Brown, J. S., Duguid, P. 2000. *The Social Life of Information*. Boston: Harvard Business School Press.

Bryson, N. 1983. *Vision and Painting*. London: Macmillan.

Buchanan, M. 2002. *Nexus. Small Worlds and the Groundbreaking Science of Networks*. London: W. W. Norton.

Bull, M. 2000. *Sounding out the City*. Oxford: Berg.

- 2004. 'Automobility and the power of sound', *Theory, Culture and Society*, 21: 243–59.
- 2005. 'No dead air! The iPod and the culture of mobile listening', *Leisure Studies*. 24: 343–55.
- Bunce, M. 1994. *The Countryside Ideal*. London: Routledge.
- Burawoy, M. (ed.) 2000. *Global Ethnography*. Berkeley University of California Press.
- Burt, R. 1992. *Structural Holes*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Bukatman, S. 1993. *Terminal Identity*. Durham, US: Duke University Press.
- Buzard, J. 1993. *The Beaten Track*. Oxford: Clarendon Press.
- Byrne, D. 1998. *Complexity Theory and the Social Sciences*. London: Routledge.
- Cairncross, F. 1997. *The Death of Distance*. London: Orion.
- Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kikbride, A. And Goodwin, P. 2004. *Smarter choices — changing the way we travel*, London: Department for Transport.
- Caletrio, J. 2003. *A Ravaging Mediterranean Passion: Tourism and Environmental Change in Europe's Playground*. Unpublished PhD. Lancaster University: Dept. of Sociology.
- Callon, M., Law, J. 2004. 'Guest editorial', *Environment and Planning D*, 22: 3–11.
- Callon, M., Law, J., Urry, J. (eds) 2004. *Absent Presence: Localities, Globalities, and Methods, special issue of Environment and Planning D, Society and Space*, 22: 3–190.
- Campbell, C. 1987. *The Romantic Ethic and the Spirit of Modern Consumerism*. Oxford: Basil Blackwell.
- Capra, F. 1996. *The Web of Life*. London: Harper Collins (Капа Ф. Паутина жизни. Киев: София, 2002).
- 2002. *The Hidden Connections. A Science for Sustainable Living*. London: Harper Collins.
- Carphone Warehouse 2006. *The Mobile Life Report*. London: Carphone Warehouse.
- Carrabine, E., Longhurst, B. 2002. 'Consuming the car: anticipation, use and meaning in contemporary youth culture', *Sociological Review*, 50: 181–96.
- Carson, R. 1961. *The Sea Around Us*. New York: Oxford University Press.
- Carter, I. 2001. *Railways and Culture in Britain*. Manchester and New York: Manchester University Press.
- Cass, N., Shove, E., Urry, J. 2003. *Changing Infrastructures. Measuring Socio-Spatial Inclusion/Exclusion*. Report for DfT, Lancaster University: Dept of Sociology.
- 2005. 'Social exclusion, mobility and access', *Sociological Review*,

53: 539–55.

- Castells, M. 1996. *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- 1997. *Power of Identity*. Oxford: Blackwell.
- 2001. *The Internet Galaxy*. Oxford University Press. (Кастельс М. Галактика Интернет. Екатеринбург: У-Фактория, 2004).
- 2004. 'Informationalism, networks, and the network society: a theoretical blueprint', in M.Castells (ed.) *The Network Society*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Casti, J. 1994. *Complexification*. London: Abacus.
- Caves, R. 2002. *The Role of Aviation in the UK Socio-Economy*. University of Loughborough: Dept of Civil and Building Engineering.
- Cerny, P. 1990. *The Changing Architecture of Politics*. London: Sage.
- Cervero, R. 2001. 'Meeting mobility changes in an increasingly mobile world: an American perspective', Paris: Urban Mobilities Seminar, l'institut pour la ville en mouvement, June.
- Chamberlain, M. 1995. 'Family narratives and migration dynamics', *Immigrants and Minorities*, 14: 153–69.
- Chatterton, P., Hollands, R. 2003. *Urban Nightscapes*. London: Routledge.
- Chayko, M. 2002. *Connecting. How we form social bonds and communities in the internet age*. New York: State University of New York Press.
- Chesters, C., Welsh, I. 2005. 'Complexity and social movement(s): process and emergence in planetary action systems', *Theory, Culture and Society*, 22: 187–211.
- Church, A., Frost, M., Sullivan, K. 2000. 'Transport and social exclusion in London', *Transport Policy*, 7: 195–205.
- Clark, T. J. 1984. *The Painting of Modern Life. Paris in the Art of Manet and his Followers*. London: Thames and Hudson.
- Clifford, J. 1997. *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Clift, S., Carter, S. (eds) 1999. *Tourism and Sex. Culture, Commerce and Coercion*. London and New York: Pinter.
- Cloke, P., Milbourne, P., Widdowfield, R. 2003. 'The complex mobilities of homeless people in rural England', *Geoforum*, 34: 21–35.
- Cohen, R. 1997. *Global Diasporas*. London: UCL Press.
- 2004. 'The free movement of money and people: old arguments, new dangers', paper given to the ESRC/ISSRC Colloquium on Money and Migration, Oxford, March.
- Coleman, S., Crang, M. (eds) 2002. *Tourism Between Place and Performance*. Oxford: Berghahn Books.
- Coles, T., Timothy, D. (eds) 2004. *Tourism, Diasporas and Space*. London: Routledge.

- Collis, R. 2000. *The Survivor's Guide to Business Travel*. Dover: Herald International Tribune.
- Conradson, D., Latham, A. 2005. 'Transnational urbanism: attending to everyday practices and mobilities', *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31: 227–33.
- Corbin, A. 1986. *The Foul and the Fragrant*. Leamington Spa: Berg.
- Cornford, J., Pollock, N. 2001. 'Space, place and the Virtual University: the university campus as a «resourceful constraint», paper given to the Association of American Geographers, February–March.
- Coveney, P., Highfield, R. 1990. *The Arrow of Time*. London: Flamingo.
- Cresswell, T. 2001. 'The production of mobilities', *New Formations*, 43: 11–25.
- 2002. 'Introduction: theorizing place', in Verstraete, G., Cresswell, T. (eds) *Mobilizing Place, Placing Mobility*. Amsterdam: Rodopi.
- 2006. *On the Move*. London: Routledge.
- Crouch, D., Lübbren N. (eds) 2003. *Visual Culture and Tourism*. Oxford: Berg.
- Cwerner, A. 2006. 'Vertical flight and urban mobilities: the promise and reality of helicopter travel', *Mobilities*, 1: 191–216.
- Dant, T. 2004. 'The driver-car', *Theory, Culture and Society*, 21: 61–80.
- Dant, T., Bowles, D. 2003. 'Dealing with dirt: servicing and repairing cars', *Sociological Research Online*, 8: Part 2 unpagged.
- Davidson, R., Cope, B. 2003. *Business Travel: Conferences, Incentive Travel, Exhibitions, Corporate Hospitality and Corporate Travel*. London: Prentice Hall.
- Davies, P. 2001. 'Before the Big Bang', *Prospect*, June: 56–9.
- Davis, M. 2000. *Magical Urbanism*. London: Verso.
- De Botton, A. 2002. *The Art of Travel*. New York: Pantheon Books.
- Degen, M. 2004. 'Barcelona's games: the Olympics, urban design, and global tourism', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London and New York: Routledge.
- Delanda, M. 2002. *Intensive Science and Virtual Philosophy*. London: Continuum.
- Deleuze, G. 1995. 'Postscript on control societies', in G. Deleuze (ed.) *Negotiations, 1972–1990*. New York: Columbia University Press (Делез Ж. Послесловие к обществам контроля // Делез Ж. Переговоры 1972–1990. СПб.: Наука, 2004).
- Deleuze, G., Guattari, F. 1986. *Nomadology*. New York: Semiotext(e).
- Demerath, L., Levinger, D. 2003. 'The social qualities of being on foot: a theoretical analysis of pedestrian activity, community, and culture', *City and Community*, 2: 217–37.
- Derrida, J. 1987. *Positions*. London: Athlone Press (Деррида Ж. Позиции. М.: Академический проект, 1996).

- 2001. *Cosmopolitanism and Forgiveness*. London: Routledge.
- DfT 2002. *The Future Development of Air Transport in the UK: North of England. A National Consultation*. London: DfT.
- Diken, B., Laustsen, C. 2005. *The Culture of Exception. Sociology Facing the Camp*. London: Routledge.
- Dillon, M. 2003. 'Virtual security: a life science of (dis)order', *Millennium*, 32: 531–58.
- Dodge, M., Kitchin, R. 2004. 'Flying through codespace: the real virtuality of air travel', *Environment and Planning A*, 36: 195–211.
- Doyle, J., Nathan, M. 2001. *Wherever Next. Work in a Mobile World*. London: The Industrial Society.
- DTLR 2001. *Focus on Personal Travel*. London: DTLR/Stationery Office.
- Du Gay, P., Hall, S., Janes, L., Mackay, H., Negus, K. 1997. *Doing Cultural Studies. The Story of the Sony Walkman*. London: Sage.
- Dubois, W. 1903. *On the Quest for Golden Fleece*. New York: Bantam.
- Duffy, R. 2004. 'Ecotourists on the beach', in *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. Sheller, M., Urry, J. (eds), London and New York: Routledge.
- Durbin, S. 2006. 'Theorising women's networks in the knowledge economy', paper presented to the ESRC Seminar on Gendering the Knowledge Economy, Lancaster, March.
- Durkheim, E. 1915. *The Elementary Form of the Religious Life*. London: George Allen and Unwin.
- [1895] 1964. *Rules of Sociological Method*. New York: Free Press (Дюркгейм Э. О разделении общественного труда. Метод социологии. М.: Наука, 1991).
- Durrschmidt, J. 1997. 'The delinking of locale and milieu: on the situatedness of extended milieux in a global environment', in J. Eade (ed.) *Living the Global City: Globalization as Local Process*. London: Routledge.
- Duval, T. 2004. 'Linking return visits and return migration among Commonwealth Eastern Caribbean migrants in Toronto', *Global Networks*, 4, 51–8.
- Edensor, T. 1998. *Tourists at the Taj: Performance and meaning at a symbolic site*. London: Routledge.
- 2001. 'Walking in the countryside', in Macnaghten, P., Urry, J. (eds) *Bodies of Nature*. London: Sage.
- 2002. *National Identities in Popular Culture*. Oxford and New York: Berg.
- 2004. 'Automobility and national identity: representation, geography and driving practice', *Theory, Culture and Society*, 21: 101–20.
- Edholm, F. 1993. 'The view from below: Paris in the 1880s', in B. Bender (ed.) *Landscape: politics and perspectives*. Oxford: Berg.

- Edwards, B. 1997. *The Modern Station*. London: Spon.
- 1998. *Modern Terminal: New Approaches to Airport Architecture*. New York: E and FN Spon.
- Edwards, E. 1999. 'Photographs as objects of memory', in Kwint, M., Breward, C., Aynsley (eds) *Material Memories. Designs and Evocations*. Oxford: Berg.
- Elias, N. 1978. *The Civilizing Process. The History of Manners*. Oxford: Basil Blackwell (Элиас Н. О процессе цивилизации. Социогенетические и психогенетические исследования. Т. 1–2. СПб.: Университетская книга, 2001).
- 1995. 'Technicization and civilization', *Theory, Culture and Society*, 12: 7–42.
- Ellegård, K., Vilhelmson, B. 2004. 'Home as a pocket of local order: Everyday activities and the friction of distance', *Geografiska Annaler, Series B*, 86 B: 281–96.
- Enevold, J. 2000. 'Men and women on the move', *European Journal of Cultural Studies*, 3: 403–20.
- Evans, P., Wurster, T. 2000. *Blown to Bits. How the new economics of information transforms strategy*. Boston: Harvard Business School Press.
- Eyerman, R., Lofgren, O. 1995. 'Romancing the road: road movies and images of mobility', *Theory, Culture and Society*, 12: 53–79.
- Farmer, P. 1999. *Infections and Inequalities: The Modern Plagues*. Berkeley: University of California Press.
- Featherstone, M. 2004. 'Automobilities. An introduction', *Theory, Culture and Society*, 21: 1–24.
- Featherstone, M., Thrift, N., Urry, J. (eds) 2004. *Automobilities*, special double issue of *Theory, Culture and Society*, 21: 1–284.
- Fennel, G. 1997. 'Local lives — distant ties: researching communities under globalized conditions', in Eade, J. (ed.) *Living the Global City: Globalization as local process*, London: Routledge.
- Ferguson, H. 2004. *Protecting Children in Time*. Basingstoke: Palgrave.
- Fevre, R. 1982. *Problems of Unbelief in the Sixteenth Century*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Figuroa, M. 2005. 'Democracy, civil society and and automobility: understanding battles against motorways', in Thorsen, T., Nielsen, L., Gudmundsson, H. (eds) *Social Perspectives on Mobility*. London: Ashgate.
- Finch, J., Mason, J. 1993. *Negotiating Family Responsibilities*. London: Routledge.
- Flink, J. 1988. *The Automobile Age*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Florida, R. 2002. *The Rise of the Creative Class*. New York: Basic Books (Флорида Р. Креативный класс: люди, которые меняют будущее. М.: Классика-XXI, 2005).

- Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. 2003. *Megaprojects and Risk. An Anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Foresight 2006. *Intelligent Information Futures. Project Overview*. London: Dept for Trade and Industry.
- Forster, E. M. [1910] 1931. *Howard's End*. Harmondsworth: Penguin.
- [1908] 1955. *A Room with a View*. Harmondsworth: Penguin.
- Fortier, A-M. 2000. *Migrant Belongings: Memory, Space, Identity*. Oxford and New York: Berg.
- Fortunati, L. 2005. 'Is the body-to-body communication still the prototype?', *The Information Society*, 21: 53–61.
- Foucault, M. 1976. *The Birth of the Clinic*. London: Tavistock 1991 (Фуко М. Рождение клиники. М.: Издательство «Смысл», 1998).
- 'Governmentality', in Burchell, G., Gordon, C., Miller P. (eds) *The Foucault Effect. Studies in Governmentality*. London: Harvester Wheatsheaf (Фуко М. Искусство государственного управления // Фуко М. Интеллектуалы и власть. Ч. 2. М.: Праксис, 2005. С. 183–211).
- Fox, K. 2001. 'Evolution, alienation and gossip: The role of mobile telecommunications in the 21st century', Oxford: Social Issues Research Centre
- Fox Keller, E. 2005. 'Revisiting «scale-free» networks', *BioEssays*, 27: 1060–68.
- Franklin, S., Lury, C., Stacey, J. 2000. *Global Nature, Global Culture*. London: Routledge.
- Franz, K. 2005. *Tinkering. Consumers Reinvent the Early Automobile*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Freund, P. 1993. *The Ecology of the Automobile*. Montreal and New York: Black Rose Books.
- Frisby, D. 1994. 'The flâneur in social theory', in Tester, K. (ed.) *The Flâneur*. London: Routledge.
- Froud, J., Johal, S., Leaver, A., Williams, K. 2005. 'Different worlds of motoring: choice, constraint and risk in household consumption', *Sociological Review*, 53: 96–128.
- Fuller, G., Harley, R. 2005. *Aviopolis. A Book about Airports*. London: Black Dog Publishing.
- Fyfe, N. 1998. 'Introduction: reading the street', in Fyfe, N. (ed.) *Images of the Street*. London: Routledge.
- Gamst, F. 1993. '"On time" and the railroader — temporal dimensions of work', in Helmers, S. (ed.) *Ethnologie der Arbeitswelt*. Bonn: Holos Verlag.
- Gans, H. 1962. *The Urban Villagers: Group and Class in the Life of Italian-Americans*. New York: Free Press of Glencoe.



- Garland, A. 1997. *The Beach*. Harmondsworth: Penguin.
- Gaskell, E. 1998. *North and South*. New York: Oxford University Press.
- Gault, R. 1995. 'In and out of time', *Environmental Values*, 4: 149–66.
- Geffen, C., Dooley, J., Kim, S. 2003. 'Global climate change and the transportation sector: an update on issues and mitigation options', paper presented to the 9th Diesel Engine Emission Reduction Conference, USA.
- Gergen, K. 2002. 'The challenge of absent presence', in Katz, J., Aakhus, M. (eds) *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Geser, H. 2004. *Towards a Sociological Theory of the Mobile Phone*, Zürich: University of Zurich [http://socio.ch/mobile/t\\_geser1.htm](http://socio.ch/mobile/t_geser1.htm) (accessed 10.3.06).
- Gibson, J. J. 1986. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin (Гибсон Дж. Дж. Экологический подход к зрительному восприятию. М.: Прогресс, 1988).
- Giddens, A. 1991. *Modernity and Self-identity*. Cambridge: Polity.
- 1994. 'Living in a post-traditional society', in Beck, B., Giddens, A., Lash, S. (eds) *Reflexive Modernization: politics, tradition and aesthetics in the modern social order*. Cambridge: Polity.
- Gillespie, A., Richardson, R. 2004. 'Teleworking and the city: myths of workplace transcendence and travel reduction', in Graham, S. (ed.) *The Cybercities Reader*, London: Routledge.
- Gilroy, P. 1993. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. London and New York: Verso.
- 2000. 'Driving while black', in Miller, D. (ed.) *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Gladwell, M. 2000. *Tipping Points. How Little Things can make a Big Difference*. Boston: Little, Brown and Company.
- Gleick, J. 1999. *Faster. The Acceleration of Just About Everything*. London: Little, Brown and Company.
- Glennie, P., Thrift, N. 1996. 'Reworking E.P. Thompson's "Time. Work-Discipline and Industrial capitalism"', *Time and Society*, 5: 275–99.
- Goffman, E. 1963. *Behaviour in Public Places*. New York: Free Press.
- 1971a. *The Presentation of Self in Everyday Life*. Harmondsworth: Penguin (Гофман И. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: КАНОН-Пресс-Ц, 2000).
- 1971b. *Relations in Public*. Harmondsworth: Penguin.
- 1972. *Interaction Ritual*. Harmondsworth: Penguin.
- Golaszewski, R. 2003. 'Network industries in collision: aviation infrastructure capacity, financing and the exposure of traffic declines'. *Journal of Air Transport Management*, 9: 57–65.

- Goldthorpe, J. H. 1980. *Social Mobility and Class Structure in Modern Britain*. Oxford: Clarendon Press.
- Gordon, C. 1991. 'Governmental rationality: an introduction', in Burchell, G., Gordon, C., Miller, P. (eds) *The Foucault Effect. Studies in Governmentality*. London: Harvester Wheatsheaf.
- Gordon, D., Adelman, L., Ashworth, K., Bradshaw, J., Levitas, R., Middleton, S., Pantazis, C., Patsios, D., Payne, S., Townsend, P., Williams, J. 2000. *Poverty and Social Exclusion in Britain*, York: Joseph Rowntree Foundation, York Publishing Services.
- Gottdiener, M. 2001. *Life in the Air*. Oxford: Rowman and Littlefield.
- Goulborne, H. 1999 'The transnational character of Caribbean kinship in Britain', in *Changing Britain: Families and Households in the 1990s*, Oxford: Oxford University Press.
- Grabher, G. 2004. 'Architectures of project-based learning: creating and sedimenting knowledge of project ecologies', *Organizational Studies*, 25: 1491–514.
- Graham, S. (ed.) 2002. *The Cypercities Reader*. London: Routledge.
- 2004. 'Constructing premium network spaces: reflections on infrastructure networks and contemporary urban development', in Hanley, R. (ed.) *Moving People, Goods, and Information in the Twentieth Century*, London: Routledge.
- Graham, S., Marvin, S. 2001. *Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- Granovetter, M. 1983. 'The strength of weak ties: a network theory revisited', *Sociological Theory*, 1: 203–33.
- Graves-Brown, P. 1997. 'From highway to superhighway: the sustainability, symbolism and situated practices of car culture', *Social Analysis*, 41: 64–75.
- Gray, D., Shaw, J., Farrington, J. 2006. 'Community transport, social capital and social exclusion in rural areas', *Area*, 38: 89–98.
- Green, N. 1990. *The Spectacle of Nature*. Manchester: Manchester University Press.
- Gregory, D. 1994. *Geographical Imaginations*. Oxford: Basil Blackwell.
- 1999. 'Scripting Egypt: Orientalism and the cultures of travel', in Duncan, J., Gregory, D. (eds) *Writes of Passage*. London: Routledge.
- Gregory, D., Urry, J. (eds) 1985. *Social Relations and Spatial Structures*. London: Macmillan.
- Gustafson, P. 2001. 'Retirement migration and transnational lifestyles', *Ageing and Society*, 21: 371–94.
- Hacking, I. 1998. *Mad Travelers*. Charlottesville and London: University Press of Virginia.
- Hajer, M., Reijndorp, A. 2002. *In Search of the New Public Domain*. Rotterdam: NAI.

- Halgreen, T. 2004. 'Tourists in the concrete desert', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, London and New York: Routledge.
- Hall, S. 2002. *Haweswater*. London: Faber and Faber.
- Hamilton, K., Jenkins, L., Hodgson, F., Turner, J. 2005. *Promoting Gender Equality in Transport*. Manchester: Equal Opportunities Commission Working Paper Series no. 34.
- Hampton, K., Wellman, S. 2001. 'Long distance community in the network society: contact and support beyond Netville', *American Behavioral Scientist*, 45: 477–96.
- Hanley, R. (ed.) 2004. *Moving People, Goods, and Information*. London and New York: Routledge.
- Hannam, K. 2004. 'India and the ambivalences of diaspora tourism', in Coles, T., Timothy, D. (eds) *Tourism, Diasporas and Space*. London: Routledge.
- Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. 2006. 'Editorial: mobilities, immobilities and moorings', *Mobilities*, 1: 1–22.
- Hardt, M., Negri, A. 2000. *Empire*. Cambridge, Mass: Harvard University Press (Хардт М., Негри А. Империя. М.: Праксис, 2004).
- Harris, P., Lewis, J., Adam, B. 2004. 'Time, Sustainable Transport and the Politics of Speed', *World Transport Policy and Practice* 10: 5–11.
- Harrison, A., Wheeler, P., Whitehead, C. (eds) 2004. *The Distributed Workplace. Sustainable Work Environments*. London: Spon Press.
- Harvey, D. 1989. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- 1996. *Justice, Nature and the Geography of Diference*. Oxford: Blackwells.
- Harvey, P. 1996. *Hybrids of Modernity*. London: Routledge.
- Hawken, P., Lovins, A., Lovins, L. 2000. *Natural Capitalism*. London: Earthscan (Хокен П., Ловинс Э., Ловинс Х. Естественный капитализм: грядущая промышленная революция. М.: Наука, 2002).
- Hawkins, R. 1986. 'A road not taken: sociology and the neglect of the automobile', *California Sociologist*, 9: 61–79.
- Hayles, N. K. 1999. *How We Became Posthuman*. Chicago: University of Chicago Press.
- Heidegger, M. 1962. *Being and Time*. Oxford: Blackwell (Хайдеггер М. Бытие и время. М.: Ad Marginem, 1997).
- 1993. *Basic Writings* (ed. by D. Farrell Krell). London: Routledge.
- Heim, M. 1991. 'The erotic ontology of cyberspace', in Benedikt, M. (ed.) *Cyberspace*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Heinberg, R. 2005. *The Party's Over: Oil, War and the Fate of Industrial Society*. New York: Clearview Books.
- Hetherington, K. 1997. 'In place of geometry: the materiality of place',

- in Hetherington, K., Munro, R. (eds) *Ideas of Difference*. Oxford: Blackwell.
- Hewison, R. 1993. 'Field of dreams', *Sunday Times*, January 3<sup>rd</sup>.
- Hiller, H. H., Tara, M. F. 2004. 'New ties, old ties and lost ties: the use of the internet in diaspora', *New Media and Society*, 6: 731–52.
- Hine, J., Swan, D., Scott, J., Binnie, D., Sharp, J. 2000. 'Using technology to overcome the tyranny of space: information provision and wayfinding', *Urban Studies*, 37: 1757–70.
- Hirst, P., Thompson, G. 1999. *Globalisation in Question. Second Edition*. Cambridge: Polity.
- Hochschild, A. 1983. *The Managed Heart*. Berkeley: University of California Press.
- Hodgson, F. 2002. 'What's so good about walking anyway?', paper given to ESRC Mobile Network Series, Bristol.
- Holmes, M. 2004. 'An equal distance? Individualisation, gender and intimacy in distance relationships', *Sociological Review*, 52: 180–200.
- Horvath, R. 1974. 'Machine space', *The Geographical Review*, 64: 167–88.
- Hotopp, U. 2002. 'Teleworking in the UK', *Labour Market Trends*, June: 311–18.
- Hoyer, K., Ness, P. 2001. 'Conference tourism: a problem for the environment, as well as for research', *Journal of Sustainable Tourism*, 9: 451–70.
- Hughes, T. 1983. *Networks of Power: electrification in Western society, 1880–1930*. Baltimore: John Hopkins University Press.
- Hutnyk, J. 1996. *The Rumour of Calcutta*. London: Zed.
- Hulme, M., Truch, A. 2005. 'The role of interspace in sustaining identity', in Glotz, P., Bertscht, S., Lacke, C. (eds) *Thumb Culture. The Meaning of Mobile Phones for Society*. New Brunswick, USA: Transaction.
- Huntington, S. 1993. 'The clash of civilizations', *Foreign Affairs*, 76: 28–59.
- Hutehby, I. 2001. *Conversation and Technology*. Cambridge: Polity.
- Ihde, D. 1974. 'The experience of technology: human-machine relations', *Cultural Hermeneutics*, 2: 267–79.
- Information Commissioner, 2006. *A Report on the Surveillance Society*. London: The Surveillance Network.
- Ingold, T. 1993. 'The temporality of the landscape', *World Archaeology*, 25: 152–74.
- 2000. *The Perception the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skit*. London: Routledge.
- 2004. 'Culture on the ground', *Journal of Material Culture*, 9: 315–40.
- Ito, M., Okabe, D., Matsuda, M. (eds) 2005. *Personal, Portable,*

- Pedestrian. Mobile Phones in Japanese Life*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Iyer, P., 2000. *The Global Soul*. London: Bloomsbury.
- undated. 'The nowhere man', *Prospect Observer Taster*, 6–8.
- Jack, I. 2001. *The Crush that Stopped Britain*. London: Granta.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage.
- Jain, J., Lyons, G. 2006. 'The gift of travel time', Bristol: Centre for Transport and Society, University of the West of England.
- Jain, S. 2002. 'Urban errands', *Journal of Consumer Culture*, 2: 385–404.
- Jarach, D. 2001. 'The evolution of airport management practices: towards a multi-point, multi-service, marketing driven firm', *Journal of Air Transport Management*, 7: 11–25.
- Jarvis, 1997. *Romantic Writing and Pedestrian Travel*. London: Macmillan.
- Jenkins, S., Osberg, L. 2003. 'Nobody to play with? The implications of leisure coordination', Discussion Paper 368, Berlin: German Institute for Economic Research.
- Jensen, O. 2006. "Facework", flow and the city: Simmel, Goffman, and mobility in the contemporary city', *Mobilities*, 1: 143–65.
- Jha, A. 2005. 'Robot car: streets ahead in cities of the future', the *Guardian*, December 29<sup>th</sup>.
- Jokinen, E., Veijola, S. 1997. 'The disoriented tourist: the figuration of the tourist in contemporary cultural critique', in Rojek, C., Urry, J. (eds) *Touring Cultures*. London: Routledge.
- Jones, K. 1997. *A Passionate Sisterhood: the Sisters, Wives and Daughters of the Lake Poets*. London: Constable.
- Jones, R., Oyung, R., Pace, L. 2002. 'Meeting virtually — face-to-face meetings may not be a requirement for virtual teams', *ITjournal*, HP: [http://www.hp.com/exccomm/itjournal/second\\_qtr\\_02/article6b.html](http://www.hp.com/exccomm/itjournal/second_qtr_02/article6b.html), (accessed 15.12.04).
- Jones, S. 1995. 'Understanding community in the information age', in Jones, S. (ed.) *Cybersociety*. London: Sage.
- Jordon, B., Diivell, F. 2002. *Irregular Migration. The Dilemmas of Transnational Mobility*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Joseph, M. 1999. *Nomadic Identities: The Performance of Citizenship*. Minneapolis and London: University of Minnesota Press.
- Junemo, M. 2004. 'Let's build a «palm island»! Playfulness in complex times', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London and New York: Routledge.
- Kaplan, C. 2006. 'Mobility and war: the «cosmic view» of air power', *Environment and Planning A*, 38: 395–407.
- Katz, J., Aakhus, M. 2002a. 'Introduction: framing the issues', in Katz,

- J., Aakhus, M. (eds) *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*, Cambridge: Cambridge University Press.
- (eds) 2002b. *Perpetual Contact*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kaufmann, V. 2000. 'Modal practices: from the rationales behind car and public transport use to coherent transport policies', *World Transport Policy and Practice*, 6: 8–17.
- 2002. *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*. Aldershot: Ashgate.
- Kaufmann, V., Manfred, M., Joye, D. 2004. 'Motility mobility as social capital', *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, 745–56.
- Kellerman, A. 2006. *Personal Mobilities*. London: Routledge.
- Kennedy, P. 2004. 'Making global society: friendship networks among transnational professionals in the building design industry', *Global Networks*, 4: 157–79.
- Kenworthy, J., Laube, F. 2002. 'Urban transport patterns in a global sample of cities and their linkages to transport infrastructure, land use economics and environment', *World Transport Policy and Practice*, 8: 5–19.
- Kenyon, S. 2006. 'Reshaping patterns of mobility and exclusion? The impact of virtual mobility upon accessibility, mobility and social exclusion', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
- Kenyon, S., Lyons, G., Rafferty, J. 2002. 'Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility', *Journal of Transport Geography*, 10: 207–19.
- Kesselring, S. 2006a. 'Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world', *Environment and Planning A*, 38: 269–79.
- 2006b. 'The social construction of global «airtime-spaces». International airports: global transfer points of the mobile risk industry', paper presented to the Air Time-Spaces Workshop, CeMoRe, Lancaster University, September.
- Kirn, W. 2001. *Up in the Air*. New York: Doubleday.
- Kirschenblatt-Gimblett, B. 1998. *Destination Culture: Tourism, Museums and Heritage*. Berkeley: University of California Press.
- Klinenberg, E. 2002. *Heatwave. A Social Autopsy of Disaster in Chicago*. Chicago: Chicago University Press.
- Knorr Cetina, K. 2003. 'How are global markets global? The architecture of a flow world', paper presented to the Economics at Large Conference, New York, November 14–15.

- 2005. 'The rise of a culture of life', *EMBO reports*, 6: S76–S80.
- Knorr Cetina, K., Bruegger, U. 2002. 'Global microstructures: the virtual societies of financial markets', *American Journal of Sociology*, 107: 905–50.
- Kofman, E. 2004. 'Family-related migration: critical review of European studies', *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 30: 243–63.
- Kosher, R. 2002. *Histories of Leisure*. Oxford: Berg.
- Krugman, P. 1996. *The Self-Organizing Economy*. Cambridge, Mass: Blackwell.
- Kuhn, A. 1995. *Family Secrets. Acts of Memory and Imagination*. London: Verso.
- Kuhn, T. 1970. *The Structure of Scientific Revolutions*. Chicago: University of Chicago Press (Кун Т. Структура научных революций. М.: Прогресс, 1975).
- Kunstler, J. 1994. *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*. New York: Touchstone Books.
- Laing, R. D. 1962. 'Series and nexus in the family'. *New Left Review*, 1: May-June: 7–14.
- Larsen, J. 2001. 'Tourism mobilities and the travel glance: experiences of being on the move', *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 1: 80–98.
- 2004. '(Dis)Connecting tourism and photography, corporeal travel and imaginative travel', *Journeys*, 5: 20–42
- 2005. 'Families seen photographing: the performativity of family photography in tourism', *Space and Culture*, 8: 416–34
- Larsen, J., Axhausen, K., Urry, J. 2006. 'Geographies of social networks: meetings, travel and communications', *Mobilities*, 1: 261–83.
- Larsen, J., Urry, J., Axhausen, K. 2006. *Mobilities, Networks, Geographies*. Aldershot: Ashgate.
- Lasch, C. 1980. *The Culture of Narcissism*. London: Sphere/
- Lash, S. 2005. 'Lebenssoziologie: Georg Simmel in the information age?', *Theory, Culture and Society*, 22: 1–23.
- Lash, S., Urry, J. 1987. *The End of Organized Capitalism*. Cambridge: Polity.
- 1994. *Economies of Signs and Space*. London: Sage.
- Lash, S., Urry, J., Boden, B. 2006. *Global Cultural Industries. The Mediation of Things*. Cambridge: Polity.
- Laszlo, E. 2006. *The Chaos Point*. London: Piatkus Books.
- Lassen, C. 2006. 'Rethinking central concepts of work and travel in the "age of aeromobility"', *Environment and Planning A*, 38: 301–12.
- Latimer, J., Munro, R. 2006. 'Driving the social', in Böhm, S., Jones, C., Land, C., Paterson, M. (eds) 2006. *Against Automobility*. Oxford: Blackwell Sociological Review Monograph.

- Latour, B. 1987. *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Milton Keynes: Open University Press.
- 1993. *We Have Never Been Modern*, Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf (Латур Б. Нового времени не было. СПб.: Издательство Европейского университета, 2008).
- 1996. *Aramis or the Love of Technology*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- 1999. 'On recalling ANT', in Law, J., Hassard J. (eds) *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell/Sociological Review.
- 2004. *Politics of Nature*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Laurier, E. 2002. 'The region as a socio-technical accomplishment of mobile workers', in Brown, B., Green, N., Harper, R. (eds) *Wireless World*. London: Springer.
- 2004. 'Doing office work on the motorway', *Theory, Culture and Society*, 21: 261–77.
- Laurier, E., Buckner, K. 2004. 'Busy meeting grounds: the café, the scene and the business', paper presented to an International Specialist Meeting on ICT, Everyday Life and Urban Change, Utrecht.
- Laurier, E., Philo, C. 2001. *'Meet you at junction 17': a socio-technical and spatial study of the mobile office*. ESRC Award Final Report (at <http://www.geog.gla.ac.uk>).
- Law, J. 1994. *Organizing Modernity*. Oxford: Basil Blackwell.
- 2006. 'Disaster in agriculture: or foot and mouth mobilities', *Environment and Planning A*, 38: 227–39.
- Law, J., Hassard, J. (eds) 1999. *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell/Sociological Review.
- Law, J., Hetherington, K. 1999. 'Materialities, spatialities, globalities', Dept of Sociology, Lancaster University.
- Law, J., Mol, A. 2001. 'Situating technoscience: an inquiry into spatialities', *Environment and Planning D: Society and Space*, 19: 609–21.
- Law, J., Urry, J. 2004. 'Enacting the social', *Economy and Society*, 33: 390–410.
- Layard, R. 2005. *Happiness. Lessons from a New Science*. London: Allen Lane.
- Leadbetter, C. 1999. *Living on Thin Air*. London: Viking.
- Lean, G. 1994. 'New green army rises up against roads', *The Observer*, February 20.
- Lefebvre, H. 1991. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell.
- Lennon, J., Foley, M. 2000. *Dark Tourism. The Attraction of Death and Disaster*. London: Continuum.



- Leonard, D., Swap, T. 1999. *When Sparks Fly*. Boston: Harvard Business School.
- Lethbridge, N. 2002. *Attitudes to Air Travel*. Ixindon: ONS.
- Lewis, N. 2001. 'The climbing body, nature and the experience of modernity', in Macnaghten, P., Urry, J. (eds) *Bodies of Nature*. London: Sage.
- Li, Y., Savage, M., Tampubolon, G., Warde, A., Tomlinson, M. 2002. 'Dynamics of social capital: trends and turnover in associational membership in England and Wales, 1972–1999', *Sociological Research Online*, 7: 1–22.
- Licoppe, C. 2004. 'Connected' presence: the emergence of a new repertoire for managing social relationships in a changing communication technoscape', *Environment and Planning D: Society and Space*, 22: 135–56.
- Light, A. 1991. *Forever England: Femininity, Literature and Conservatism Between the Wars*. London: Routledge.
- Linder, S. 1970. *The Harried Leisure Class*. New York: Columbia University Press.
- Ling, R. 2004. *The Mobile Connection*. Amsterdam: Elsevier.
- Ling, R., Yttri, B. 1999. 'Nobody sits at home and waits for the telephone to ring: micro and hyper-coordination through the use of the mobile phone', Telenor Forskning of Utvikling, FoU Rapport, 30/99.
- 2002. 'Hyper-coordination via mobile phones in Norway', in Katz, J., Aakhus, M. (eds) *Perpetual Contact: Mobile Communication, Private Talk, Public Performance*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Liniado, M. 1996. *Car Culture and Countryside Change*. Bristol: MSc dissertation, Geography Dept, Bristol University.
- Little, S. 2006. 'Twin Towers and Amoy Gardens: mobilities, risks and choices', in Sheller, M. J., Urry, J. (eds) *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
- Liu, J., Daily, G., Ehrlich, P., Luck, G. 2003. 'Effects of household dynamics on resource consumption and biodiversity', *Nature*, 421 (Jan): 530–3.
- Lloyd, J. 2003. 'Dwelltime: airport technology, travel and consumption', *Space and Culture*, 6: 93–109.
- Lodge, D. 1983. *Small World*. Harmondsworth: Penguin.
- Löfgren, O. 1999. *On Holiday: A History of Vacationing*. Berkeley: University of California Press.
- Lovelock, J. 2006. *The Revenge of Gaia*. London: Allen Lane.
- Lowenthal, D. 1985. *The Past is a Foreign Country*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lübbren, N. 2001. *Rural Artists' Colonies in Europe 1870–1910*. Manchester: Manchester University Press.
- Luhmann, N. 1995.

- Social Systems*. Stanford: Stanford University Press (Луман Х. Социальные системы. СПб.: Наука, 2007).
- Lury, C. 1997. 'The objects of travel', in Rojek, C, Urry, J. (eds) *Touring Cultures: Transformations of Travel and Theory*. London: Routledge.
- Lynch, M. 1993. *Scientific Practice and Ordinary Action*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lyons, G., Jain, J., Holley, D. 2007. 'The use of travel time by rail passengers', *Transportation Research A*, 41:107–20.
- Lyons, G, Urry, J. 2005. 'Travel time use in the information age', *Transportation Research A*, 39: 257–76.
- Lytard, J-F. 1984. *The Postmodern Condition*. Manchester: Manchester University Press (Люмар Ж.-Ф. Состояние пост-модерна. СПб.: Алетейя, 1998).
- Ma, L., Carrier, C. (ed.) 2003. *The Chinese Diaspora: Space, Place, Mobility and Identity*. New York: Rowman and Littlefields.
- Macnaghten, P., Urry, J. 1998. *Contested Natures*. London: Sage.
- (eds) 2001. *Bodies of Natures*. London: Sage.
- Mahoney, J. 2000. 'Path dependence in historical sociology', *Theory and Society*, 29: 507–18.
- Maier, C. 1994. 'A surfeit of memory? Reflections of history, melancholy and denial', *History and Memory*, 5: 136–52.
- Majone, G. 1996. *Regulating Europe*. London: Routledge.
- Makimoto, T., Manners, D. 1997. *Digital Nomad*. Chichester: John Wiley.
- Mann, T. [1912] 1955. *Death in Venice*. Harmondsworth: Penguin (Манн Т. Смерть в Венеции // Манн Т. Собр. соч. В 10 тт. Т. 7. М.: Государств. изд-во худ. лит-ры (ГИХЛ), 1960.).
- Marfleet, P. 2006. *Refugees in a Global Era*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Marinetti, F. T. 1909. *The Futurist Manifesto*, no. 4. Paris: Le Figaro.
- Marples, M. 1959. *Shanks's Pony. A Study of Walking*. London: J. M. Dent.
- Marsh, P., Collett, P. 1986. *Driving Passion*. London: Jonathan Cape.
- Marshall, T., Bottomore, T. 1992. *Citizenship and Social Class*. London: Pluto (Маршалл Т. Х. Гражданство и социальный класс // Капустин Б. Г. Гражданство и гражданское общество. М.: Изд. дом Гос. ун-та — Высшей школы экономики, 2012. С. 145–223).
- Маркс, К. [1967] 1965. *Capital*, vol. 1. London: Lawrence and Wishart (Маркс К. Капитал. Т. 1 // Маркс К., Энгельс Ф. Изд. 2-е. Соч. Т. 23. М.: Государственное издательство политической литературы, 1960).
- 1973. *Grundrisse*. Harmondsworth: Penguin (Маркс К. Экономические рукописи 1857–1861 гг. (Первоначальный вариант

- «Капитала»). В 2-х ч. Ч. 1–2. М.: Политиздат, 1980).
- Marx, K., Engels, F. [1848] 1952. *The Manifesto of the Communist Party*. Moscow: Foreign Languages (Маркс К., Энгельс Ф. Манифест Коммунистической партии // Маркс К., Энгельс Ф. Изд. 2-е. Соч. Т. 4. М.: Государственное издательство политической литературы, 1955. С. 419–459).
- Mason, J. 1999. 'Living away from relatives: kinship and geographical reasoning', in McRae, S. (ed.) *Changing Britain: Families and Households in the 1990s*, Oxford: Oxford University Press.
- 2004. 'Managing kinship over long distances: The significance of „the visit“', *Social Policy and Society*, 3: 421–9.
- Massey, D. 1994a. 'Power-geometry and a progressive sense of place', in Robertson, G., Mash, M., Tickner, L., Bird, J., Curtis, B., Putnam, T. (eds) *Travellers' Tales: Narratives of Home and Displacement*. London: Routledge.
- 1994b. *Space, Class and Gender*. Cambridge: Polity.
- Mauss, M. 1979. *Sociology and Psychology*. London: Routledge and Kegan Paul.
- May, J., Thrift, N. 2001. 'Introduction', in May, J., Thrift, N. (eds) *Timespace: Geographies of Temporality*. London: Routledge.
- Maznevski, M., Chudoba, K. 2000. 'Bridging space over time: global virtual team dynamics and effectiveness', *Organisation Science*, 11: 473–92.
- McCarthy, A. 2001. *Ambient Television*. Durham and London: Duke University Press.
- McCarthy, H., Miller, P., Skidmore, P. 2004. *Network Logic. Who Governs in an Interconnected World?* London: Demos.
- McCrone, D. 1998. *The Sociology of Nationalism*. London: Routledge.
- Meadows, M., Stradling, S. 2000. 'Are women better drivers than men? Tools for measuring driver behaviour', in Hartley, J., Dranthwaite, A. (eds) *The Applied Psychologist*. Milton Keynes: Open University Press.
- Mennell, S. 1985. *All Manners of Food*. Oxford: Basil Blackwell.
- Meyrowitz, J. 1985. *No Sense of Place*. New York: Oxford University Press.
- Michael, M. 1996. *Constructing Identities*. London: Sage.
- 1998. 'Co(a)gency and the car: attributing agency in the case of the "road rage"', in Brenna, B., Law, J., Moser, I. (eds) *Machines, Agency and Desire*. Oslo: TMV Skriftserie.
- 2000. *Reconnecting Culture, Technology and Nature*, London: Routledge.
- 2001. 'These boots are made for walking: mundane technology, the body and human-environment relations', in Macnaghten, P., Urry, J. (eds) *Bodies of Nature*. London: Sage.
- Miller, D. 1998. *A Theory of Shopping*. Cambridge: Polity.

- (ed.) 2000a. *Car Cultures*. Oxford: Berg
- 2000b. 'Driven societies', in Miller, D. (ed.) *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Miller, D., Slater, D. 2000. *The Internet*. Oxford: Berg.
- Miller, S. 2006. *Conversation. A History of a Declining Art*. New Haven: Yale University Press.
- Milton, K. 1993. 'Land or landscape: rural planning policy and the symbolic construction of the countryside', in Murray, M., Greer, J. (eds) *Rural Development in Ireland*. Aldershot: Avebury.
- Mina, E. 2002. *The Business Meetings Sourcebook: A Practical Guide to Better meetings and Shared Decision Making*. London: Amacom.
- Mische, A., White, H. 1998. 'Between conversation and situation: public switching across network domains', *Social Research*, 65: 695–724.
- Mishan, E. 1969. *The Costs of Economic Growth*. Harmondsworth: Penguin.
- Mitleton-Kelly, E. 2003. *Complex Systems and Evolutionary Perspectives of Organisations*. London: Elsevier.
- Mokhtarian, L., Salomon, I. 2001. 'How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations', *Transportation Research A*, 35: 695–719.
- Molotch, H. 2003. *Where Stuff Comes From: How Toasters, Toilets, Car, Computers, and Many Other Things Come To Be As They Are*. New York: Routledge.
- Molz, J. Germann, 2006. 'Watch us wander: mobile surveillance and the surveillance of mobility', *Environment and Planning A*, 38: 377–93.
- Morley, D. 2000. *Home Territories: Media, Mobility and Identity*. London: Routledge.
- Morris, J. 2004. *Locals and Experts: The New Conservation Paradigm in the MANU Biosphere Reserve, Peru and the Yorkshire Dales National Park England*. Lancaster: Unpublished PhD thesis, Lancaster University.
- Morris, M. 1988. 'At Henry Parkes Motel', *Cultural Studies*, 2: 1–47.
- Morrison, S., Winston, C. 1995. *The Evolution of the Airline Industry*. Washington, D.C.: The Brookings Institution.
- Morse, M. 1998. *Virtualities: Television, Media Art and Cyberculture*. Indiana: Indiana University Press.
- Motavalli, J. 2000. *Forward Drive*. San Francisco: Sierra Club.
- Nader, R. 1965. *Unsafe at any Speed. The designed-in dangers of the American automobile*. New York: Grossman.
- Nandhakumar, J. 1999. 'Virtual teams and lost proximity: consequences of trust relationships', in Jackson, P. (ed.) *Virtual Working: Social and Organisational Dynamics*. London: Routledge.

- Neumayer, E. 2006. 'Unequal access to foreign spaces: how states use visa restrictions to regulate mobility in a globalized world', *Transactions of the Institute of British Geographers*, NS 31: 72–84.
- Newmann, M. 2002. 'Making the scene: the poetics and performances of displacement at the Grand Canyon', in Coleman, S., Crang, M. (eds) *Tourism. Between Place and Performance*. New York: Berghahn.
- Neyland, D. 2005. *Privacy, Surveillance and Public Trust*. London: Macmillan.
- Nicolis, G. 1995. *Introduction to Non-Linear Science*. Cambridge: Cambridge University Press.
- North, D. 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge: Cambridge University Press (Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. М.: Начала, 1997).
- Noble, G. 2004. *Bin Laden in the Suburbs: Criminalising the Arab Other*. Sydney: Sydney Institute of Criminology.
- Nowotny, H. 1994. *Time*. Cambridge: Polity.
- Nussbaum, M. 2006. *Frontiers of Justice*. Cambridge, Mass: The Belknap Press.
- Ó Riain, S. 2000. 'Net-working for a living. Irish software developers in the global market place', in Burawoy, M. (ed.) *Global Ethnography*. Berkeley: University of California Press.
- O'Connell, S. 1998. *The Car in British Society*. Manchester: Manchester University Press.
- O'Dell, T. 2004. 'Cultural kinesthesia: the energies and tensions of mobility', unpublished paper, Lund: Lund University, Sweden.
- O'Reilly, K. 2003. 'When is a tourist? The articulation of tourism and migration in Spain's Costa del Sol', *Tourist Studies*, 3: 301–17.
- Ohnmacht, T. 2005. 'Contrasting time-space paths', paper presented at the New Horizons Project, Social Networks and Future Mobilities, Lancaster, December.
- Oliver, M. 1996. *Understanding Disability. From Theory to Practice*. Basingstoke: Macmillan.
- Ong, A. 1999. *Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*. Durham, US: Duke University Press.
- Ong, A., Nonini, D. (eds) 1997. *Ungrounded Empires: The Cultural Politics of Modern Chinese Transnationalism*. New York: Routledge.
- Osborne, P. 2000. *Travelling Light. Photography, Travel and Visual Culture*. Manchester: Manchester University Press.
- Ousby, I. 1990. *The Englishman's England*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Owen, W. 1987. *Transportation and World Development*. Baltimore and London: Johns Hopkins University Press.

- Palmer, R. 2000. *Cultures of Darkness*. New York: Monthly Review Press.
- Papastergiadis, N. 2000. *The Turbulence of Migration: Globalization, Deterritorialization and Hybridity*. Cambridge: Polity Press.
- Park, R. E. 1970 [1925]. 'The mind of the hobo: reflections upon the relation between mentality and locomotion' in Park, R., Burgess, E., McKenzk R. (eds) *The City*. Chicago and London: University of Chicago Press.
- Parker, K. 2002. 'Making connections: travel, technology and global air travel networks', paper presented to Social Change in the 21<sup>st</sup> Century Conference, Queensland University of Technology, November.
- Pascoe, D. 2001. *Airspaces*. London: Reaktion.
- Pearce, L. 2000. 'Driving North/driving South: reflections upon the spatial/temporal co-ordinates of "home"', in Pearce, L. (ed.) *Devolving Identities: Feminist Readings in Home and Belonging*. Aldershot: Ashgate.
- Pemble, J. 1987. *The Mediterranean Passion*. Oxford: Clarendon.
- Pennycook, F., Barrington-Craggs, R., Smith, D. and Bullock, S. 2001. *Environmental Justice: Mapping transport and social exclusion in Bradford*. London: Friends of the Earth.
- Perkins, H., Thorns, D. 2001. 'Gazing or performing? — Reflections on Urry's tourist gaze in the context of contemporary experiences in the Antipodes', *International Sociology*, 16: 185–204.
- Perrow, C. 1999: *Normal Accidents*. Princeton: Princeton University Press.
- Peters, P. 2006. *Time, Innovation and Mobilities*. London: Routledge.
- Pinkney, T. 1991. *Raymond Williams*. Bridgend: Seren Books.
- Pirsig, R. 1974. *Zen and the Art of Motorcycle Maintenance*. London: Corgi.
- PIU 2002. *Geographic Mobility. A Discussion Paper* (by N. Donovan, T. Pilch, T. Rubenstein). Cabinet Office, London: Performance and Information Unit.
- Plant, S. (2000), *On the Mobile: The Effects of Mobile Telephones on Social and Individual Life*. [http://www.motorola.com/mot/doc/0/234\\_MotDoi.pdf](http://www.motorola.com/mot/doc/0/234_MotDoi.pdf) (accessed 7 March, 2005).
- Platt, E. 2000. *Leadville*. London: Picador.
- Pooley, C, Turnbull, J. and Adams, M. 2005. *A Mobile Century?: Change in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Aldershot: Ashgate.
- Pound, E. 1973. *Selected Prose, 1909–1965*. London: Faber.
- Pratt, M. 1992. *Imperial Eyes*. London: Routledge.
- Prigogine, I. 1997. *The End of Certainty*. New York: The Free Press.
- Putnam, R. 1993. *Making Democracy Work*. Princeton, N.J.: Princeton University Press (Патнэм Р. Чтобы демократия срабо-

- тала. Гражданские традиции в современной Италии. М.: Ad Marginem, 1996).
- 2000. *Bowling Alone*. New York: Simon and Schuster.
- Raje, F. 2004. *Transport Demand management and Social Inclusion: The Need for Ethnic Perspectives*. Aldershot: Ashgate.
- Ray, L. 2002. 'Crossing borders? Sociology, globalization and immobility', *Sociological Research Online*, 7: 1–18.
- Reeves, K. 2002. 'Go to work in your pyjamas', the *Guardian*, June.
- Reich, R. 1991. *The Work of Nations. Preparing Ourselves for 21st Century Capitalism*. New York: Knopf.
- Relf, E. 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Resnick, M. 1997. *Turtles, Termites and Traffic Jams*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Rheingold, L. 1994. *The Virtual Community*. London: Seeker and Warburg.
- Rheingold, H. 2002. *Smart Mobs. The Next Social Revolution*. Cambridge, Mass: Basic Books.
- Richards, G., Wilson, J. (eds) 2004. *The Global Nomad: Backpacker Travel in Theory and Practice*. Clevedon: Channel View.
- Richards, J., Mackenzie, J. 1986. *The Railway Station*. Oxford: Oxford University Press.
- Richardson, T., Jensen, O. 2003. 'Linking discourse and space: towards a cultural sociology of space in analysing spatial policy documents', *Urban Studies*, 40: 7–22.
- Rifkin, J. 2000. *The Age of Access*. London: Penguin.
- 2002. *The Hydrogen Economy*. New York: Penguin Putnam.
- Riles, A. 2001. *The Network Inside Out*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- Ring, J. 2000. *How the English Made the Alps*. London: John Murray.
- Ritzer, G. 1992. *The McDonaldization of Society*. London: Pine Forge (Ритцер Дж. Макдональдизация общества 5. М.: Практика, 2011).
- 1997. 'McDisneyization' and "post-tourism": complementary perspectives on contemporary tourism', in Rojek, C., Urry, J. (eds) *Touring Cultures*. London: Routledge.
- Roche, M. 2000. *Mega-Events and Modernity*. London: Routledge.
- Rodaway, P. 1994. *Sensuous Geographies: Body, Sense and Place*. London: Routledge.
- Rojek, C. 1993. *Ways of Escape*. Harmondsworth: Macmillan.
- 1997. 'Indexing, dragging and the social construction of tourist sites', in Rojek, C. and Urry, J. (eds) *Touring Cultures*. London: Routledge.
- Rojek, C., Urry, J. (eds) 1997. *Touring Cultures*. London: Routledge.
- Romano, N., Nunamaker, J. 2001. 'Meeting analysis: finding from research and practice' *34th Hawaii International Conference on*

*System Sciences*, Hawaii.

- Roos, P. J. 2001. 'Postmodernity and mobile communications', <http://www.valt.helsinki.fi.staff/jproos/mobelization.htm> (accessed April 1, 2005).
- Root, A. 2000. 'Transport and communications', in Halsey, A., Webb, J. (eds) *Twentieth Century British Social Trends*. London: Macmillan.
- Rose, N. 1996. 'Refiguring the territory of government', *Economy and Society*, 25: 327-56.
- Royal Academy of Engineering 2005. *Transport 2050: The Route to Sustainable Wealth Creation*. London: Royal Academy of Engineering.
- Ryan, L. 2004. 'Family Matters: (e)migration, familial networks and Irish women in Britain', *Sociological Review*, 52: 351-364.
- Ryave, A., Schenkein, J. 1974. 'Notes on the art of walking', in Turner, K. (ed.) *Ethnomethodology*. Harmondsworth: Penguin.
- Rycroft, R., Kash, D. 1999. *The Complexity Challenge*. London: Pinter.
- Sachs, W. 1992. *For Love of the Automobile*. California: University of California Press.
- Sager, T. 2006. 'Freedom as mobility: implications of the distinction between actual and potential travelling', *Mobilities*, 1: 463-86.
- Samuel, R. 1994. *Theatres of Memory*. London: Verso.
- Sardar, Z. 1996. 'alt.civilizations.faq: cyberspace as the darker side of the west', in Sardar, Z., Ravetz, J. (eds) *Cyberfutures*. London: Pluto.
- Sarker, S., Sahay, S. 2004. 'Implications of space and time for distributed work: an interpretive study of US-Norwegian systems development teams', *European Journal of Information Systems*, 13: 3-20.
- Sassen, S. 2000. *Cities in a World Economy*. London: Pine Forge.
- 2002. 'Locating cities on global circuits', in Sassen, S. (ed.) *Global Networks, Linked Cities*. London: Routledge.
- Schäfer, A., Victor, D. 2000. 'The future mobility of the world population', *Transportation Research A*, 34:171-205.
- Scanlan, J. 2004. 'Trafficking', *Space and Culture*, 7: 386-95.
- Scannell, P. 1996. *Radio, Television and Modern Life*. Oxford: Blackwell.
- Scharff, V. 1991. *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*. New York: Free Press.
- Schivelbusch, W. 1986. *The Railway Journey. Trains and Travel in the Nineteenth Century*. Oxford: Blackwell.
- Schroeder, J. 2002. *Visual Consumption*. London: Routledge.
- Schultz, P. 2003. *1000 Places to See Before You Die*. New York: Workmar Publishing.



- Schwartz, B. 2004. *The Paradox of Choice*. New York: HarperCollins.
- Schwartzman, H. 1989. *The Meeting*. New York and London: Plenum.
- Scott, J. 1997. *Corporate Business and Capitalist Classes*. Oxford: Oxford University Press.
- 2000. *Social Network Analysis. A Handbook*. London: Sage.
- Sen, A. 1999. *Development as Freedom*. Oxford: Oxford University Press (Сен А. Развитие как свобода. М.: Новое издательство, 2004).
- Sennett, R. 1977. *The Fall of Public Man*. London and Boston: Faber and Faber (Сеннет Р. Падение публичного человека. М.: Логос, 2002).
- 1994. *Flesh and Stone*. New York: Norton.
- 1998. *The Corrosion of Character*. New York: W. W. Norton and Co.
- Serres, M. 1995. *Angels. A Modern Myth*. Paris and New York: Flammarion.
- Setright, L. 2003. *Drive On! A Social History of the Motor Car*. London: Granta.
- SEU 2002. *Making the Connections: Transport and Social Exclusion* [www.cabinet-office.gov.uk/seu/publications](http://www.cabinet-office.gov.uk/seu/publications).
- Seufert, A., Krogh, A. von, Bach, A. 1999. 'Towards knowledge networking', *Journal of Knowledge Management*, 3: 180–90.
- Sheller, M. 2003. *Consuming the Caribbean*. London and New York: Routledge.
- 2004a. 'Automotive emotions: feeling the car', *Theory, Culture and Society*, 21: 221–42.
- 2004b. 'Demobilising and remobilising the Caribbean', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London and New York: Routledge.
- 2006. 'Mobility, freedom and public space', paper presented to Mobilities in Transit Symposium, Trondheim, June.
- Sheller, M., Urry, J. 2000. 'The city and the car', *International Journal of Urban and Regional Research*, 24: 737–57.
- 2003. 'Mobile transformations of „public“ and „private“ life', *Theory, Culture and Society* 20: 107–25.
- (eds) 2004. *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London: Routledge.
- (eds) 2006a. *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
- (eds) 2006b. 'The new mobilities paradigm', *Environment and Planning A*, 38: 207–26.
- Sherry, J., Salvador, T. 2002. 'Running and grimacing: the struggle for balance in mobile work', in Brown, B., Green, N., Harper, R. (eds) *Wireless World*. London: Springer.
- Shields, R. 1991. *Places on the Margin*. London: Routledge.
- 1997. 'Ethnography in the crowd: the body, sociality and globalization

- in Seoul', *Focaal*, 30/31: 23–8.
- Shilling, C. 2005. *The Body in Culture, Technology and Society*. London: Sage.
- Shove, E. 2002. *Rushing Around: Coordination, Mobility and Inequality*, Lancaster: Department of Sociology, Lancaster University, [\(http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Shove-Rushing-Around.pdf\(02/11\)\)](http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Shove-Rushing-Around.pdf(02/11)) (accessed 18.11.04).
- Shove, E., Pantzar, M. 2005. 'Consumers, producers and practices', *Journal of Consumer Culture*, 5: 43–64.
- Simmel, G. 1990. *The Philosophy of Money*. London: Routledge.
- 1997. *Simmel on Culture*. Frisby, D., Featherstone, M. (eds) London: Sage.
- Skeggs, B. 2004. *Class, Self, Culture*. London: Routledge.
- Sklair, L. 1995. *Sociology of the Global System*, 2nd edn. Hemel Hempstead Harvester
- Slater, D. 2001. 'Markets, materiality and the "new economy"', paper given to Geographies of New Economies Seminar, Birmingham, UK October.
- Smart, C., Neale, B. 1999. *Family Fragments*. Cambridge: Polity.
- Smith, A. 1986. 'State-making and nation-building', in Hall, J. (ed.) *States in History*. Oxford: Blackwell.
- Solnit, R. 2000. *Wanderlust. A History of Walking*. New York: Penguin.
- Sontag, S. 1979. *On Photography*. Harmondsworth: Penguin (Зонтаг С. О фотографии // Мир фотографии. М.: Планета, 1998).
- Southerton, D. 2001. 'Squeezing time: allocating practices, coordinating networks and scheduling society', *Time and Society*. 12: 5–25.
- Southerton, D., Shove, E., Warde, A. 2001. *Harried and Hurried: Time Shortage and Coordination of Everyday Life*. Manchester: CRIC Discussion Paper 47, University of Manchester.
- Soysal, Y. 1994. *Limits of Citizenship*. Chicago: Chicago University Press.
- Spillman, L. 1997. *Nation and Commemoration*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Spitulnik, D. 2002. 'Mobile machines and fluid audiences rethinking in reception through Zambian radio culture', in Ginsburg, F., Abu-Lughod, L., Larkin, B. (eds.) *Media Worlds: Anthropology on New Terrains*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Spring, U. 2006. 'The linear city: touring Vienna in the nineteenth century' in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
- Standage, T. (2004), 'Virtual meetings - being there', *The Economist* 5/3 [http://www.ivci.com/internationalvideoconferencing\\_news\\_](http://www.ivci.com/internationalvideoconferencing_news_)

- 051304.html (accessed January 15, 2005).
- Staubmann, H. 1997. 'Self-organization of the economy: a system-theoretica reconsideration of Georg Simmel's *Philosophy of Money*', in Eve, E. Horsfall, S., Lee, M. (eds) *Chaos, Complexity and Sociology*. London: Sage.
- Stephenson, M. 2006. 'Travel and the „freedom of movement: racialised encounters and experiences among ethnic minority tourists in the EU', *Mobilities*, 1: 285-306.
- Stern, N. 2006. *Stern Review. The Economics of Climate Change*, ([http://www.hm-treasury.gov.uk/independent\\_reviews/stern\\_review\\_economics\\_climate\\_change/sternreview\\_index.cfm](http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/sternreview_index.cfm) accessed 6.11.06).
- Stradling, S., Meadows, L., Beatty, S. 2002. 'Behavioural research in road safety: tenth seminar' (accessed on January 4, 2002, DTLR web site).
- Sudjic, D. 1999. 'Identity in the city', The Third Megacities Lecture, The Hague ([http://www.megadities.rMecture\\_3/lecture.html](http://www.megadities.rMecture_3/lecture.html), accessed 7.3.06).
- Sum, N.-L. 2004. 'The paradox of a tourist centre: Hong Kong as a site of play and a place of fear', in Sheller, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London: Routledge.
- Surowiecki, J. 2004. *The Wisdom of Crowds*. New York: Little, Brown.
- Sutton, R. C. 2004. 'Celebrating ourselves: the family reunion rituals of African Caribbean transnational families', *Global Networks*, 4: 243-58.
- Switzer, T. 2002. 'Hungarian spas', in Anderson, S., Tabb, B. (eds) *Water, Leisure and Culture*. Oxford: Cowley.
- Symes, C. 1999. 'Chronicles of labour: A discourse analysis of diaries', *Time and Society*, 8: 357-80.
- Szerszynski, B. 1997. 'The varieties of ecological piety', *Worldview Environment, Culture, Religion*. 1: 37-55.
- Szerszynski, B., Urry, J. 2006. 'Visuality, mobility and the cosmopolitan: inhabiting the world from afar', *British Journal of Sociology*, 57:113-32.
- Taylor, J. 1994. *A Dream of England*. Manchester: Manchester University Press.
- Tester, K. 1994a. 'Introduction', in Tester, K. (ed.) *The Flâneur*. London: Routledge.
- (ed.) 1994b. *The Flâneur*. London: Routledge.
- The Economist 2005. 'Change is in the air', *The Economist*, March 25.
- Thomas, C. 2002. *Academic Study into the Social Effects of UK Air Travel*. London: Freedom-to-Fly.
- Thomsen, T., Nielsen, L., Gudmundsson, H. (eds) 2005. *Social Perspectives on Mobility*. London: Ashgate.
- Thompson, J. 1995. *The Media and Modernity*. Cambridge: Polity.

- Thrift, N. 1990. 'The making of a capitalist time consciousness', in Hassard J. (ed.) *The Sociology of Time*. London: Macmillan.
- 1996. *Spatial Formations*. London: Sage.
- 1999. 'The place of complexity', *Theory, Culture and Society*, 16: 31–70.
- 2000. 'Performing cultures in the new economy', *Annals of the Association of American Geographers*, 90: 674–92.
- 2001. 'Still life in nearly present time: the objects of nature', in Macnaghten, P., Urry, J. (eds) *Bodies of Nature*. London: Sage.
- 2004a. 'Driving in the city', *Theory, Culture and Society*, 21: 41–59.
- 2004b. 'Movement-space: the changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness', *Economy and Society*, 33: 582–604.
- 2004c. 'Remembering the technological unconscious', *Environment and Planning D*, 22: 175–90.
- 2004d. 'Intensities of feeling: towards a spatial politics of affect', *Geografiska Annaler Series B*, 86: 57–78.
- 2007. *Non-Representational Theories*. London: Routledge.
- Thrift, N., French, S. 2002. 'The automatic production of space', *Transactions of the Institute of British Geographers New Series*, 27: 309–35.
- Toiskallio, K. 2002. 'The impersonal *flâneur*: navigation styles of social agents in urban traffic', *Space and Culture*, 5: 169–84.
- Torpey, J. 2000. *The Invention of the Passport*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Townsend, A. 2004. *Mobile Communications in the 21st Century City*. <http://urban.blogs.com/research/Townsend-TheWirelessWorld-BookChapter.PDF> (accessed 30.7.05).
- Truch. A., Huhne, M. 2004. 'Exploring the implications for social identity of the new sociology of the mobile phone', paper given to The Global and the Local in Mobile Communication: Places, Images, People, and Connections Conference, Budapest, June 10–11.
- Tully, C. 2002. «Youth in motion: communicative and mobile. A perspective from youth sociology», *Young*, 10: 19–43.
- Turkle, S. 1996. *Life on the Screen*. London: Weidenfeld and Nicolson.
- Tzanelli, R. 2004. 'Constructing the "cinematic tourist": the "sign industry" of the Lord of the Rings', *Tourist Studies*, 4: 21–42.
- UDHR 1948. *Universal Declaration of Human Rights*. New York: United Nations.
- UNDP 2004. *Human Development Report*. New York: UN.
- Urry, J. 2000. *Sociology Beyond Societies*. London: Routledge (Урри Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012).

- 2002a. 'The global complexities of September 11<sup>th</sup>', *Theory, Culture and Society*, 19: 57–70.
- 2002b. 'Mobility and proximity', *Sociology*, 36: 255–74.
- 2002c. *The Tourist Gaze. Second Edition*. London: Sage.
- 2003a. *Global Complexity*. Cambridge: Polity.
- 2003b. 'Social networks, travel and talk', *British Journal of Sociology*, 54:155–75.
- 2004a. 'Connections', *Environment and Planning D: Society and Space*, 22: 27–38.
- 2004b. 'Small worlds and the new "social physics"', *Global Networks*, 4: 109–30.
- 2004c. 'The "system" of automobility', *Theory, Culture and Society*, 21: 25–39.
- 2004d. 'Death in Venice', in Shelter, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London: Routledge.
- 2005. *Complexity*. Special issue of *Theory, Culture and Society*, 22:1–274
- US Department of Transportation 1999. *Effective Global Transportation in the Twenty First Century: A Vision Document*. US Department of Transportation: 'One Dot' Working Group on Enabling Research.
- Van der Veer, P. 1995. *Nation and Migration: The Politics of Space in the South Asian Diaspora*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Van Vree, W. 1999. *Meetings, Manners and Civilization*. London and New York: Leicester University Press
- Van Wee, B., Rietveld, P., Meurs, H. 2006. 'Is average daily travel time expenditure constant? In search of explanations for an increase in average travel time', *Journal of Transport Geography*, 14: 109–22.
- Vaughan, A. 1997. *Railway Men, Politics and Money*. London: John Murray.
- Verstraete, G. 2002. 'Railroading American: Towards a material study of the nation', *Theory, Culture and Society*, 19: 145–59.
- 2004. 'Technological frontiers and the politics of mobility in the European Union', in Ahmed, S., Castaneda, C., Fortier, A.-M., Sheller, M. (eds) *Uprootings/Regroundings: Questions of Home and Migration*. New York and London: Berg.
- Verstraete, G., Cresswell, T. (eds) 2002. *Mobilizing Place, Placing Mobility*. Amsterdam: Rodopi.
- Vertovec, S. 2004. 'Cheap calls: the social glue of migrant transnationalism', *Global Networks*, 4: 219–24.
- Vidal, J. 2002. 'Stuttering start for the revolutionary car that some say will save the planet', the *Guardian*, October 17<sup>th</sup>.
- Vigar, G. 2002. *The Politics of Mobility*. London: Spon.

- Vilhelmson, B., Thulin, E. 2001. 'Is regular work at fixed places fading away? The development of ICT-based and travel-based modes of work in Sweden', *Environment and Planning A*, 33: 1015–29.
- Virilio, P. 1986. *Speed and Politics*. New York: Semiotext(e) ().
- 1997. *The Open Sky*. London: Verso.
- Visconti, L. 1971. *Death in Venice*. Warner Bros Film.
- Walby, S. 1990. *Theorizing Patriarchy*. Oxford: Blackwell.
- 1997. *Gender Transformations*. London: Routledge.
- 2005. 'Measuring women's progress in a global era', *International Social Science Journal*, 184: 371–87.
- Walby, S. 2008. *Globalization and Inequalities*. London: Sage.
- Waldrop, M. 1994. *Complexity*. London: Penguin.
- Wallace, A. 1993. *Walking, Literature and English Culture*. Oxford: Clarendon Press.
- Wallerstein, I. 1996. *Open the Social Sciences. Report of the Gulbenkian Commission on the Restructuring of the Social Sciences*. Stanford: Stanford University Press.
- Walter, T. 1981. 'Family car', *Town and Country Planning*, 50: 56–8.
- Walters, W. 2006. 'Borders/control', *European Journal of Social Theory*, 9: 187–203.
- Warde, A., Martens, L. 2000. *Eating Out*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Warhol, A. 1976. *The Philosophy of Andy Warhol. From A to B and Back Again*. New York: Harcourt.
- Watson, P. 2003. 'Targeting tourists, not terrorists: why airport security is a charade', <http://english.pravda.ru/columnists/2003/01/08/41736.html> (accessed October 30, 2006).
- Watters, E. 2004. *Urban Tribes: Are Friends the New Family*. London: Bloomsbury.
- Watts, D. 1999. *Small Worlds*. Princeton: Princeton University Press.
- Watts, D. 2003. *Six Degrees. The Science of a Connected Age*. London: Heinemann.
- Watts, L. 2006. 'Travel times or "journeys with Ada"', paper presented to Stakeholders Workshop, Department for Transport, London <http://www.transport.uwe.ac.uk/research/projects/travel-time-use/papers.htm> (accessed 30.10.06).
- Weber, K., Chon, K. S. 2003. *Convention Tourism: International Research and Industry Perspectives*. London: Haworth Press, Inc.
- Weber, M. 1948. *From Max Weber. Essays in Sociology*. London: Routledge and Kegan Paul.
- Wellman, B. 2001. 'Physical place and cyber place: the rise of networked individualism', *International Journal of Urban and Regional Research*, 25: 227–52.
- 2002. 'Little Boxes, glocalization, and networked individualism', in Tanabe, M., Van den Besselaar, P., Ishida, T. (eds) *Digital Cities*

- II: Computational and Sociological Approaches*. Berlin: Springer.
- Wellman, B., Haythornthwaite, L. (eds) 2002. *Internet in Everyday Life*. London: Blackwell.
- Wellman, B., Hogan, B., Berg, K., Boase, J., Carrasco, J.-A., Côté, R., Kayahara, J., Kennedy, T., Tran, P. 2005. 'Connected lives: the project', in Purcell, P. (ed.) *Networked Neighbourhoods*. Merlin: Springer.
- Wenger, G.C. 1997. 'Nurturing networks', *Demos Collection*, 12: 28–9.
- Wenger, W. 1998. *Communities of Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Werbner, P. 1999. 'Global pathways: working class cosmopolitans and the creation of transnational ethnic worlds', *Social Anthropology*, 7: 17–35.
- West, N. 2000. *Kodak and the Lens of Nostalgia*. Charlottesville: University of Virginia Press.
- Weston, K. 1991. *Families We Choose: Lesbians, Gays, Kinship*. New York: Columbia University Press.
- Whatmore, S. 2002. *Hybrid Geographies: Natures, Cultures, Spaces*. London: Sage.
- Whitelegg, J. 1997. *Critical Mass*. London: Pluto.
- Whitelegg, J., Haq, G. (eds) 2003. *The Earthscan Reader in World Transport Policy and Practice*. Earthscan, London.
- Whitelegg, J., Hulten, S., Flink, T. (eds) 1993. *High Speed Trains*. Hawes Yorkshire: Leading Edge.
- WHO 2004. *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization Publications.
- Whyte, W. 1988. *City*. New York: Doubleday.
- Williams, A. 2006. 'Enfolded mobilities: international migration and mobility in the knowledge economy', paper given to Space and Mobility in the Knowledge-based Economy Workshop, Lancaster, September.
- Williams, R. 1972. 'Ideas of nature', in Benthall, J. (ed.) *Ecology. The Shaping Enquiry*. London: Longman.
- 1988. *Border Country*. London: Hogarth Press.
- 1990. *Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society and the Imagination*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- Wilson, A. 1992. *Culture of Nature*. Oxford: Blackwell.
- Wilson, E. 1995. 'The invisible flâneur', in Watson, S., Gibson, K. (eds) *Postmodern Cities and Spaces*. Oxford and Cambridge: Blackwell.
- Wittel, A. 2001. 'Towards a network sociality', *Theory, Culture and Society*, 18: 31–50.
- Wolff, J. 1993. 'On the road again: metaphors of travel in cultural criticism', *Cultural Studies*, 7: 224–39.
- Wong, Y. S. 2006. 'When there are no pagodas on Pagoda Street:

- language mapping and navigating ambiguities in colonial Singapore', *Environment and Planning*, 38: 325–40.
- Wood, D., Graham, S. 2006. 'Permeable boundaries in the software-sorted society: surveillance and the differentiation of mobility', in Sheller M. Urry, J. (eds) *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
- Wordsworth, W. 1876. *The Prose Works*, vol. 2. London: E. Moxon.
- [1844] 1984. *The Illustrated Wordsworth's Guide to the Lakes*. London: Book Club Associates.
- World Travel and Tourism Council 2006. *Media and Resources Centre* <http://www.wtc.org/2004tsa/frameset2a.htm> (accessed 7.3.06).
- Young, M., Willmott, P. 1962. *Family and Kinship in East London*. Harmondsworth: Penguin.
- Zerubavel, E. 1982. 'The standardisation of time: a socio-historical perspective', *American Journal of Sociology*, 88:1-23.
- Zimmerman, M. 1990. *Heidegger's Confrontation with Modernity*. Bloomington: Indiana University Press.
- Zohar, D., Marshall, I. 1994. *The Quantum Society*. New York: William Morrow.
- Zukin, S. 2003. 'Home-shopping in the global marketplace', paper presented to 'Les sens du mouvement' colloquium, Cerisy-la-Salle. Normandy, June.



## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ



## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- «BAA» 275
- «Betamax» 110
- «DaimlerChrysler» 488
- «Exxon Valdez» 263
- «Flexcar» 490
- «Fraport» 275
- «General Motors» 28, 236, 238
- «G-Wiz» 488
- «Lotu» 490
- «Necar» 488
- «Nokia» 309
- «Peugeot Citroen» 238
- «Sakura Maranello» 488
- «Segways» 489
- «Sony Walkman» 324
- «Schiphol Group» 263
- «Toyota» 238, 488
- «Volkswagen» 238
- «Volvo» 238
- «Zipcar» 490
  
- «Голубой путеводитель» (Guide Bleu) 192
- «Железнодорожный справочник Бредшоу» (Bradshaws Railway Guide) 211
- «Комната с видом» (роман) 219, 257
- «Король Лир» (пьеса) 181
- «Свинцовый город» (роман) 250
- «Смерть в Венеции» (новелла) 447
- «Столкновение» (роман) 241–242, 471
- «Тесный мир» (книга) 383, 385
  
- AOL 388
- BBC 388
- BMW 465
- BT 418
- CNN 388
- Friendster 320
- GIS 307, 369–370
- Google 388
- GPS 28, 55, 127, 190, 291, 307, 369–370, 478, 491
- Great Western Railway 210
- IATA (Международная ассоциация воздушного транспорта) 274, 296
- iPod 122, 180, 325
- Iris Immigration System 297

Lloyds Insurance 317

MySpace 320

PSA 489

Sierra Club 159, 188

TGV 231

VHS 110

Virgin 226

Yahoo 388

Аалтола М. (Aaltola M.) 284, 295, 300

Авиапутешествие (авиаперелет) 270–273, 275–276, 291–298, 301–302, 338, 368

Иммобильности 102, 146, 285–286, 302

История 270–276

Конкуренция 275, 280, 289, 292

Пространства (см. Аэропорты)

Риски 286–293

Сетевой капитал 296–297

Экспертные системы 271, 276, 277, 301

Австралия 445, 453, 456

Автомобили (автомашины)

Автомобильные эмоции 257, 258, 261, 268

Альтернативное топливо 488, 492

Влияние на экологию 250, 264

Водитель — машина 259, 261, 262

Доминирующая система автомобильности 48, 51, 248, 261, 471, 498

Дорожное бешенство 259

Монополия доступа 244, 246, 247, 251, 252, 267–268

Перестройка пространства и времени 259

Пост-автомобильное будущее 471, 483–485, 488, 491–492, 494–495

Свобода вождения 244, 254

Сексуализация 258

Трафик 247, 251, 257, 265

Адам В. (Adam B.) 214

Адамс Дж. (Adams J.) 483

Адорно Т. (Adorno Theodore) 251

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Айер, Пико (Iyer, Pico) 69  
Аксхаузен, К. (Axhausen K.) 63  
Аль-Каида 480  
Амин А. (Amin A.) 432  
Амстердам 262, 436, 438  
Антиглобалисты 105, 335  
Апартеид 309  
Аристотель 410  
Ассоциация по защите древних троп (Association for the preservation of ancient footpaths) 183  
Атака 11 сентября 281–284, 300, 499, 500  
Атипичная пневмония 71, 298  
Атлантика 117, 344, 349  
Атмосфера 50, 62, 126, 173–174, 254, 270, 485  
Атмосфера аэропорта (Энди Уорхол) 294  
Афины 263, 444  
Аэропорт Хитроу 273, 275, 293, 489  
Аэропорты 287–292
- Баден-Баден 446  
Базы данных 67, 116, 370, 477, 478, 498, 500–501  
Бакнер К. (Buckner, K.) 317  
Бальзак, Оноре де 168  
Барабаш, А.-Л. (Barabási, A.-L.) 388–390, 410  
Барселона, Олимпиада 462  
Барт, Ролан (Barthes, Roland) 192, 241  
Бауман, Зигмунт (Bauman, Zygmunt) 57, 72, 114, 345, 368  
Бах, А. (Bach, A.) 400  
Беверидж, Уильям (Beveridge, William) 348  
Бегг, Дэвид (Begg, David) 245  
«Бедекер», путеводитель 84  
Безопасность 83, 139, 173–175, 239, 252, 261–262, 267, 269, 469, 491  
Авиоперевозок 276–278, 281, 283–285, 292  
биометрических данных 498  
Бек, Гарри (Beck, Harry) 148  
Бекман, Дж. (Beckmann, J.) 242

- Белл, К. (Bell, C.) 313
- Белфаст 469
- Бен Ладен, Осама 284–285
- Беннетт, Арнольд (Bennett, Arnold) 229
- Бенц, Берта (Benz, Bertha) 234
- Беньямин, В. (Benjamin, W.) 71, 168, 216
- Бергер, Джон (Berger, John) 287
- Беренхольдт, О. (Brenholdt, O.) 63
- Берлин 325, 438, 489
- Берман, М. (Berman, M.) 166
- Бернерс-Ли, Тим (Berners-Lee, Tim) 309
- Биллиг, М. (Billig, M.) 348
- Бирмингем 334
- Богард, У. (Bogard, W.) 340
- Боден, Б. (Boden, B.) 127
- Боден, Д. (Boden, D.) 99, 316, 422
- Бодлер, Шарль 167–169, 462
- Боллард, Дж.Г. (Ballard, J.G.) 241
- Большой Брат 87
- Большой Каньон 461
- Большой Тур 216
- Борнхольм, остров 174, 449
- Бразилиа 179
- Бразилия 232, 487
- Брайтон 202, 446
- Британское подразделение по социальному отчуждению (SEU)  
351
- Бродяги 7, 23, 31, 69, 96, 113–114, 160, 368
- Брожение (effervescence) 138, 416
- Брузелиус (Bruzelius) 280
- Будапешт 446
- Булл, М. (Bull, M.) 63, 180, 256, 260
- Бурдьё, Пьер (Bourdieu, Pierre) 21, 44, 47, 346, 357–358, 362
- Бэтти, М. (Batty M.) 389–390
- Ван Вре, В. (Van Vree, W.) 413–414
- Вебер, К. (Weber, K.) 315

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Вебер, Макс (Weber, Max) 246  
Вейхола, С. (Veijola, S.) 63, 115  
Великобритания 153, 275  
Велосипеды 22, 76, 141, 143–144, 149, 186–187, 232, 234, 245, 251, 263, 265, 337, 492, 496  
Венеция 451, 462  
Верн, Жюль 7, 188  
Вигар, Г. (Vigar, G.) 232  
Вильгельмсон, Б. (Vilhelmson, B.) 415  
Виртуальное путешествие 22, 76, 125, 135, 155, 277, 301, 305–320  
Висбаден 446  
Виши 446  
Вкус 69, 137, 151, 181, 216, 217, 223, 250, 357, 358  
Владивосток 228  
Власть 59, 139, 142, 264, 268, 349, 359, 411, 413, 415, 428, 457, 479  
«Водородное общество» 494  
Военные машины 207, 230  
Война в Ираке 26, 263  
Война в Персидском заливе 310  
Война с терроризмом 282, 283, 291  
Воображаемое путешествие 305, 315, 321–323  
Вордсворт, Уильям (Wordsworth, William) 14, 165, 183, 184–185, 189, 198, 450–451, 465  
Воспоминания 15, 126, 260, 321, 465, 466–467  
Время  
    «Кайрологическое время» 212  
    «Мгновенное время» 268  
    «Часовое время» 211, 213–214, 233, 246, 248, 268, 327  
    Время в пути 21, 53, 214, 226–227, 365, 367, 400, 422, 440–441  
    Время трапезы 247  
    Гибкость 244–246  
Всемирная выставка 1851 г. 221, 456  
Всемирный банк 375  
Встречи 20–22, 27, 29–30, 31–32, 41, 46, 73, 95, 98, 126, 136, 172–173, 328, 333, 339, 340, 355, 356, 360, 362–363, 372, 378–379, 381–382, 390–392, 396–398, 407, 409, 410–442  
В аэропортах 275, 290, 301

## МОБИЛЬНОСТИ

Виртуальные 332–334, 400

Деловые 211, 260, 317

«Краткие» 229

Лицом-к-лицу 120, 138, 311, 314–316

Вулканы 182

Вульф, Вирджиния (Woolf, Virginia) 233, 241

Габитус 41, 161, 357–359, 462

Гайа 106

Гамст, Ф. (Gamst, F.) 212

Гваттари, Феликс (Guattari, Felix) 113

Гейне, Генрих 209

Гендер, см. Женщины

Германия 34, 231, 236, 255, 275

Гидденс, Энтони (Giddens, Anthony) 12, 33, 51, 57, 248, 497

Гипермобильность 74, 292

Глейк, Дж. (Gleick, J.) 280

Глобализация 14, 16–17, 19, 118–119, 271, 299, 302

Анти-глобалистское движение 105, 335

Глобальное путешествие и места 447, 458

Глобальные микроструктуры 106, 290, 295, 384

Глобальный консьюмеризм 198

и авиапутешествие 292

и телевидение 463

Глобальное потепление 48, 50, 106, 471, 482

Гоббс, Томас 84, 496, 501

Гонконг 263, 293, 298, 462

Города 24, 26, 27–30, 69, 84–85, 112, 118–120, 137, 147–149, 160–162, 186, 193, 200, 209–211, 216, 219, 228, 274–275, 280, 282, 289–293, 302, 317, 325, 331, 362, 364, 380, 404, 406, 417, 429, 438, 444, 446, 455–461, 476, 489

Автомобили 245–246, 249, 262–267

Глобальные города 80, 295

Города-аэропорта 286, 301

«Городская коммуникабельность» 430

Зиммель 93–99

Культура нарциссизма 98



## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Ходьба (прогулка) по улице 163–180  
Государство 15–17, 43, 50, 77–78, 112, 118, 138–139, 188, 207, 211, 236, 263, 274, 299, 344, 346–347, 349, 373–374, 384, 473, 479  
И гражданство 117, 344, 346, 347–351, 379, 398  
Суверенитет 16  
Готтдинер, М. (Gottdiener, M.) 289, 295  
Гофман, Ирвин (Goffman, Erving) 171, 224–225, 251, 414, 418, 420, 423  
Грабер, Дж. (Grabher, G.) 427  
Гражданство и неравенство 347–351  
Грановеттер, М. (Granovetter, M.) 386  
Грей, Д. (Gray, D.) 367  
Грейслендс 464  
Гуэйр, Джон (Guare, John) 382  
Гюго, Виктор 219  
  
Дада, Альберт (Dadas, Albert) 187–188  
Дайкен, Б. (Diken, B.) 291  
Даллас 464  
Дания 55  
Даррелл, Лоуренс (Durrell, Lawrence) 229  
Де Квинси, Томас (De Quincey, Thomas) 165, 184  
Дебор, Г. (Debord, G.) 171, 173  
Делёз, Жиль (Deleuze, Gilles) 72, 112, 139  
Деньги 59, 71, 79, 83, 96, 102, 168, 210, 277, 308, 391, 410, 431, 474  
Деррида, Жак (Derrida, Jacques) 113  
Дети и «буксирные поездки» 80, 349, 459  
Дефо, Даниэль 182  
Джейкобс, Джейн (Jacobs, Jane) 173, 179  
Джилрой, П. (Gilroy, P.) 117  
Диаспоры 67, 77, 80, 95, 117–118, 129, 152, 298, 319, 349, 438, 459  
Диккенс, Чарльз 165, 229  
Дневники 125, 185, 194, 213, 305, 363, 425  
Доверие 32, 95, 148, 220, 316–317, 364, 366–367, 397, 401, 415, 418–420, 430–431, 475  
Дойль, Артур Конан 229  
Дороги 35, 68, 92, 94, 115, 183, 185, 189, 198–199, 233–236, 242–243,

## МОБИЛЬНОСТИ

248, 251–256, 262, 264, 266–269, 331–332, 336, 353, 376–377,  
390–391, 422, 473, 484, 491

«Дорожное бешенство»

Мощение 46, 163

Дрейф (*dérive*) 171–174

Дружба, дружеские отношения 407, 411

Дубаи 462

Дурбин 399

Дэвидсон, Р. (Davidson, R.) 428–429

Дэнт, Т. (Dant, T.) 63, 117

Дюморье, Дафна (Du Maurier, Daphne) 241

Дюркгейм, Эмиль (Durkheim, Émile) 31, 42, 138, 377

Дюссельдорф 275

Европейский Союз 153, 284, 350, 384

Единая сельскохозяйственная политика ЕЭС 154

Единое гринвичское время (GMT) 210

Железные дороги 8, 14, 29, 83–84, 100, 121, 143, 160, 182, 201–203,  
205–223, 229–232, 274, 338, 445, 456

Женщины 163, 184, 189, 190, 223–225, 228, 297, 313, 399, 437, 447

В Париже XIX в. 166, 168–169, 175

Водители 234–235, 266–268

Добровольческие ассоциации 365–366

И социальные сети 402

«Запирание» 110, 144, 236–237, 240, 482

Зейферт, А. (Seufert, A.) 400

Зиммель, Георг (Simmel, Georg) 29, 71, 93–102, 112, 138, 224, 325,  
449

Золя, Эмиль 229, 234

Зомбарт, В. (Sombart, W.) 201, 254

Зонтаг, Сюзанна (Sontag, Susan) 170

Идентичность 219–220

БД-изация 477, 479

Национальная идентичность 347, 349, 455

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Израиль 404

Иллич, Иван (Illich, Ivan) 252

Имейл 125–126, 304, 315, 320, 329, 331, 333, 352, 362–363, 387, 393,  
397, 400, 402, 405–407, 430, 439, 491

Имобильности 102, 146, 285, 286, 391

Империя 299–301, 309

Ингольд, Т. (Ingold, T.) 35, 112–113, 159, 298

Индустрия финансовых услуг 392

Интернет 15, 19, 28, 34, 38, 67–68, 70, 106, 118, 126, 152, 265, 304,  
313, 314, 319, 320, 323, 337, 338, 353, 361, 362–363, 388, 391, 393,  
395, 405, 463, 478, 481, 489, 490, 493

Информационные технологии 70–71, 105, 118, 150, 308–312, 315,  
323, 336–337, 384, 396, 400–401, 427, 491

Ирак 26, 153, 263, 480, 496

Иран 153

Ирландия 464

Исландия 464

Испания 438, 459

Источники энергии 236

Йокинен, Э. (Jokinen, E.) 115

Йорк 85

Каллон, М. (Callon, M.) 44

Калькутта 173

Кант, Иммануэль 373

Капитал 105, 467

Капитал подвижности (мобильности) 123, 143–144

Сетевой капитал 21–22, 34, 41, 54, 78, 123, 296–297, 325, 337,  
346, 357–371, 377, 381, 382, 390, 397–399, 402, 408, 412, 432,  
439, 441, 442, 469, 474–476, 479, 494

Социальный капитал 197, 372

Формы 38, 123, 223

Экономический и культурный 123, 446

Капитализм 48

Глобальный капитализм 48

Дезорганизованный капитализм 13, 16, 37, 48, 279, 344–345

## МОБИЛЬНОСТИ

- Организованный капитализм 230, 238, 274, 279  
Печатный капитализм 220  
Промышленный (фордистский) капитализм 48, 222  
Транснациональные капиталистические классы 344–345
- Капра, Ф. (Capra, F.) 106, 383  
Карибские остров 151–152, 451–452, 464  
Карсон, Рейчел (Carson, Rachel) 452  
Картер, Й. (Carter I.) 208  
Кастельс, Мануэль (Castells, Manuel) 9, 29, 33, 246, 270, 308–309, 311–312, 383–384  
Кауфман, В. (Kaufmann, V.) 122–123  
Кафе 26, 128, 165–167, 169, 176, 179, 216, 290, 317, 353, 355, 363, 373, 400, 416, 429, 441, 450  
Кембридж 10–11, 265  
Кеннеди, Дж.Ф. 464–465  
Кенион, С. (Kenyon, S.) 356  
Керуак, Джек (Kerouac, Jack) 241  
Киндер-скаут 186  
Кино 321, 328, 338  
Кипр 455  
Китай 37, 70, 141, 163, 238, 279, 377  
Китайская диаспора 80, 298, 404  
Китс, Джон 184  
Клайнбергер, Э. (Klinenberg, E.) 372  
Классы 11–12, 27, 33, 37, 77, 92, 160, 163–165, 169, 171, 174, 177, 181, 184, 186, 188, 210, 222, 344–345, 352, 357, 359, 362, 371, 452, 459  
Железные дороги 222–223, 226–227  
Классовая борьба 181–182  
Классовая мобильность 222  
«Креативный класс» (Флорида) 365–366  
Клиффорд Дж. (Clifford, J.) 250, 365  
Кнорр Цетина, К. (Knorr Cetina, K.) 133, 307  
Коендет, П. (Cohendet, P.)  
Коллис, Р. (Collis, R.) 432  
Кольридж, Сэмюэль 14, 67, 184–185, 194  
Комиссия Гюльбенкяна 104

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Коммуникабельность 195, 221–224, 229, 259, 309, 430, 433–434, 460, 462
- Коммуникации 28, 37, 59, 71–72, 82, 89, 91, 93, 120, 122, 127, 133, 135–136, 198, 226, 260, 269, 282, 300, 303–306, 324–327, 331, 333, 335, 336, 337, 348, 353–354, 356, 358, 362–363, 379, 390–393, 398, 400, 403–405, 407–408, 410–411, 412, 418, 423, 430, 474, 483
- Виртуальная коммуникация 339, 349
- Воображаемое путешествие 306–320
- Коммуникационные технологии 105, 118, 269, 384, 401
- Консьюмеризм, глобальный 198
- Космополитизм 458
- Коуард, Ноэл (Coward, Noel) 229
- Коуп, Б. (Core, B.) 428–429
- Крайтон, Майкл (Crichton, Michael) 276
- Крог, А. Фон (Krogh, A. Von) 400
- Куба 242, 447, 464
- Кук, Томас (Cook, Thomas) 85, 200, 221–222, 304
- Кук, Уильям Фозерхил (Cook, William Fotherhill) 84
- Кун, Томас (Kuhn, Thomas) 52–53, 90, 124
- Курорты, минеральные воды 41, 79, 120, 223, 229, 444–447, 452–454, 459
- Лавлок, Джеймс (Lovelock, James) 106, 110, 485
- Лайкоппи, К. (Licoppe, C.) 63, 329
- Лайт, А. (Light, A.) 255
- Ландшафты 10, 15, 81, 112–113, 136–137, 144, 170, 178, 218–220, 249, 260, 267–268, 296, 299, 303, 343, 368, 439, 445, 447, 448–452, 456, 467, 471, 476
- Ларошель 489
- Ларсен, Дж. (Larsen, J.) 63
- Лас-Вегас 198, 380, 437
- Ласло, Э. (Laszlo, E.) 105, 497
- Латур, Б. (Latour, B.) 9, 87
- Лафлин, Р. (Laughlin, R.) 103
- Ле Корбюзье (Le Corbusier) 179, 272–273
- Лефевр, А. (Lefebvre, H.) 72, 212, 251
- Линней, Карл 448

- Лодж, Дэвид (Lodge, David) 411  
 Лондон 26, 69, 148, 163–165, 177, 201–202, 221, 228, 249, 250, 273,  
 303, 389, 392, 396, 404, 431, 436, 438  
 Лос-Анджелес 28, 118, 249, 290, 300  
 Лостсен, Ч. (Laustsen, C.) 291  
 Лури, С. (Lury, C.) 127  
 Лэйард, Р. (Layard, R.) 372  
 Лэйнг, Р.Д. (Laing, R.D.) 206  
 Лэш, С. (Lash, S.) 13, 36, 48, 63, 101–102, 127, 344
- Майами** 404  
**Майкрософт** 369  
**Макдональдизация** 194  
**Малайзия** 153  
**Манн, Томас** 229, 524  
**Манчестер** 160, 186, 275  
**Маринетти, Ф.Т. (Marinetti, F.T.)** 236  
**Маркс, Карл** 83, 94, 97, 131, 147, 209, 333, 346, 360–361, 373, 378,  
 524–525  
**Марплс, М. (Marples, M.)** 184–185  
**Мартинотти, Дж. (Martinotti, G.)** 291  
**Маршалл, Т.Г. (Marshall, T.H.)** 347–348, 524  
**Маршрут(ные тропы)** 20, 67, 85, 93, 94, 113–114, 131, 138, 143–144,  
 152, 159–160, 170, 173, 175, 177, 179, 184, 202, 243, 247, 254, 286,  
 336, 345, 365, 369, 415, 440, 473, 478–479, 481, 498–499  
**Маршрутозависимость** 109–110, 236, 478, 481, 498,  
**Мачу-Пикчу** 457, 462  
**МВФ, Международный валютный фонд** 374,  
**Межпространства** 332, 339, 363, 441–442, 476,  
**Мейсон, Дж. (Mason, J.)** 438  
**Мерседес** 241  
**Места развлечений** 179, 244, 275, 430, 452–453  
**Места** 443–470  
     «Встречность» 78, 290, 363, 381, 412, 414, 428–430, 432–433, 444,  
     469, 475  
     «Представления» 121, 444, 447, 453–455, 461–462, 464–465,  
     467–468, 476–477

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Глобальное путешествие 447, 457, 763, 468  
Гражданство 117, 344, 346–351, 379, 398  
Добровольческие ассоциации 366, 463  
Дорожные протесты 264  
Идентификационные карточки 284  
Идентичность 39, 78, 219–220, 242, 298, 313, 340, 344, 347–350, 445, 453, 455–456, 468  
Имейл 125–126, 304, 315, 320, 329, 331, 333, 352, 362–363, 387, 393, 397, 400, 402, 405–407, 430, 439, 491  
Ландшафты 10, 15, 81, 113, 136–137, 144, 170, 178, 218–220, 249, 251, 260, 267–268, 296, 299, 345, 368, 439, 445, 447–453, 456, 467, 471, 476  
Мобильные телефоны 21, 28, 68, 70, 74, 81, 85, 98, 122, 132, 136, 144, 146, 150, 180, 225, 226, 265, 282, 304–305, 309, 324–337, 352, 362–363, 393, 400–402, 405, 441–442, 490–491, 493–494  
Общество надзора 291, 499  
Пункты аттракции 443  
Топливные протесты 335  
Удаленная работа 318  
Ящур 152–154  
См. также: Пространства  
Метафоры 16–18, 76, 113–115, 248, 318, 471, 497  
Методы исследования 9, 23, 30, 53, 54–55, 57, 60, 73, 76, 88, 90, 116, 124–130, 147, 155, 283, 448, 495  
Механизация движения 203, 214–215  
Мехико 438  
Миграция 72, 75, 79–80, 95, 116–118, 123, 126, 129, 135, 152, 404, 458  
Микроэлектроника 105, 308–309, 311, 384  
Милитаризм 48, 491, 496–497  
Миллер, Д. (Miller, D.) 268, 435  
Миллер, С. (Miller, S.) 372  
Минцберг, Г. (Minzberg, H.) 316  
Митчелл, Джони (Mitchell, Joni) 249  
Мише, А. (Mische, A) 419, 423  
Мобильная жизнь 62, 82, 87, 330  
Мобильная структура чувств 71–73, 155

## МОБИЛЬНОСТИ

### Мобильности

Взаимозависимые мобильности 84–85, 474

Доступ к деятельности 346, 351–356

Парадигма, см. Парадигма мобильностей

Системы мобильности 24–25, 28–29, 33, 36, 42, 48, 56, 78, 84–85,  
131, 141–145, 169, 197, 198, 206, 282, 303, 340, 354, 358, 361,  
367, 472–473, 498

Статистические данные 139, 186, 312, 402

Формы 79, 88, 136, 183, 469, 492, 496

### Мобильный офис 336

Мобильный телефон, «мобильнику» 21, 28, 68, 70, 74, 81, 85, 98, 122,  
132, 136, 144, 146, 150, 180, 225, 226, 265, 282, 304–305, 309,  
324–337, 352, 362–363, 393, 400–402, 405, 441–442, 490–491,  
493–494

Модерность 146, 241, 466

Мозес, Роберт (Moses, Robert) 179

Молоч, Г. (Molotch, H.) 99, 454

Монтень, Мишель де 420

Моррисон, Джим (Morrison, Jim) 464

Морс, М. (Morse, M.) 250

Морской курорт 229, 444, 453–454

Москва 26, 58, 228

Мосс, Марсель (Mauss, Marcel) 35, 161

Мосты 83, 94, 112, 136, 166, 201, 205, 382, 385–386

Мотели 114, 128, 240, 242, 250

Мотильность (подвижность) 122–123, 129, 287, 424

Муир, Джон (Muir, John) 188

Мушкетеры 105

Мэсси (Massey) 12, 115

Мюнхен 64, 275, 290

### Навигаторы 298

Надзор 118, 139, 291, 302, 400, 499

Найроби 113

Нандакумар (Nandhakumar, J.) 316

Нарушение границ 186, 265

Нарциссизм 98



## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Наука 7, 9, 11–12, 44, 51–53, 60, 71–73, 82, 90–93, 102–105, 107–108, 115–116, 118, 129–131, 133–134, 139–140, 147, 216, 343, 389, 449, 473, 485, 501
- Национализм 348, 457
- Национальная организация эпизоотий (OIE, Organisation Internationale des Epizoties) 153
- Национальное общество по предотвращению жестокости к детям (NSPCC) 149
- Национальные парки 27, 188, 194
- Национальный траст (National Trust) 183
- Нейзер, Н. (Nazer, N.) 314
- Не-места 249, 271, 287–288, 302, 406, 417
- Непредсказуемость 106
- Неравенство, см. Социальное неравенство
- Нефтяная промышленность 26, 28, 61, 71, 263–264, 300, 486, 488, 495–496
- Нечеловеческая география 208
- Нил 451
- Новая Зеландия 404, 465
- Новый Орлеан 87, 371, 500
- Номадизм 113, 129, 312
- Нормандские острова 464
- Норт, Д. (North, D.) 240, 527
- Ноубл, Дж. (Noble, G.) 63, 284,
- Нуссбаум, Марта (Nussbaum, Martha) 375, 378
- Ньюби, Г. (Newby, H.) 313
- Обживаемые машины 305, 338, 340
- Общественный транспорт 26, 232, 245, 263, 265, 267, 353, 377, 487
- Приватизация 256, 353
- Общество обыска 86, 291
- Общество по защите простого народа, открытого пространства и троп (Commons, Open Spaces and Footpaths Preservation Society) 183
- Общины (сообщества) 12, 39, 53, 55, 77, 86, 99, 113, 117–118, 134, 152, 159–160, 178, 185, 220, 244, 296, 298, 311–313, 317, 319–320, 329–330, 333, 339, 344, 355, 359, 364–366, 384, 3930, 404–405,

- 430–433, 464, 476, 500
- Одри, У. (Awdry, W.) 204
- Оже, Марк (Aug, Marc) 249
- Ожирение 70–71
- Озерный край 14, 182, 184, 193, 217, 449–450
- Окружающая среда 15, 62, 81, 113, 161, 194, 217, 232, 250, 254, 263, 268, 487, 499
- Оксфорд 265, 489
- Олимпийские игры 231, 280
- Организация мирового туризма 69
- Оруэлл, Джордж 369, 479, 500–501
- Освенцим 464
- Османн, барон 165–166, 228, 450
- Отношения лицом-к-лицу 314, 317, 333, 372, 407, 413, 419–424, 426, 430, 435, 441
- См. также: Встречи
- Отчет Стерна 44, 497
  
- Пайнс, Д. (Pines, D.) 103
- Пакетные туры 83, 85, 172, 304
- Пакистанцы 405
- Паломники 114, 465
- Парадигма мобильностей 21, 23, 51–54, 56, 73–74, 90–92, 101–103, 123–124, 128, 130, 134–155, 340, 472, 501
- Зиммель 102–103
- Методы исследования 52–54, 124
- Новая парадигма 21, 23, 54, 56, 73–74, 128, 134–155, 472, 501
- Проблема расстояния 147–152
- Теория комплексности 103, 108, 129, 154, 299, 382, 385, 389
- Париж 85, 165–169, 179, 201, 209, 217, 228, 234, 241, 450, 456, 464
- Паровые двигатели 27, 204, 208, 214
- Патнем, Р. (Putnam, R.) 364–367, 371–372, 375, 395
- Пекин 280
- Перроу, К. (Perrow, C.) 24, 278, 280
- Пирсиг, Р. (Pirsig, R.) 254
- Питерс, П. (Peters, P.) 63, 202, 269, 277, 491

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Плант, С. (Plant, S.) 334

Племенная сделка 484, 495–496, 500

Пляжи 120, 141, 152, 424, 444, 446–447, 450, 452–454, 457, 459, 464, 468

Подпольные сходки 120, 334

Поезда, см. Железные дороги 15, 22, 34, 58, 67, 81, 85, 117, 137, 146, 200, 202, 206, 209–212, 214, 216–217, 219–226, 229, 231–232, 234, 248, 262, 273, 285, 306, 310, 324, 329, 331, 352, 363, 376, 397, 400, 446, 458, 482, 490–491, 493

Позитивная обратная связь 110, 412, 485, 497

Познавательные странствия 79, 458

Покорение г. Монро (Monro-bagging) 192

Политика 71, 82, 92, 135, 153, 169, 236, 261–262, 264, 266, 283, 335, 352, 373, 487

Политическое убежище 79, 119, 298, 300, 349, 458

Портленд, штат Орегон 262

Постчеловеческий 131

Походники (backpackers) 172, 370

Право на передвижение 76, 346, 350, 371, 373–374, 377–378

Пригожин, Илья 18–19, 104, 108

Приключение 101, 141, 165, 193–194, 197, 255, 465

Природа 15, 18–19, 30, 32, 35, 49–50, 52, 57, 58, 60, 70, 73, 81–83, 86, 95, 100–102, 107, 113, 137, 139–142, 151, 162–163, 181–183, 185, 188–189, 192, 195, 205, 212–213, 216, 218–219, 242, 254, 263, 265–266, 271, 273, 281, 287, 291, 298, 302, 306, 311–312, 314, 339, 348, 351, 371, 378, 384, 388–390, 393–394, 396, 403, 438, 440, 448–450, 457, 464, 482, 488, 493, 499

Прогулка (ходьба, хождение) 81–82, 125, 162, 165, 169, 171–172, 174, 176, 179, 180–181, 183, 185–187, 189–198, 200, 283, 313, 373, 461, 464

Проект «Умные города» 488

Проектная работа 427

Проживание, готовность к (dwellingness) 253

Просвещение 84, 131, 133

Проституция 267

Пространства движения 72, 94, 132–133, 475

Пространства 8–9, 12–13, 15, 17–19, 21, 26, 28–29, 34–37, 40–43,

49, 57, 60–61, 72, 77–78, 81, 83, 86, 93–96, 97, 99, 105–107, 109, 111–112, 114–116, 120–123, 125, 127, 132–134, 137, 140–141, 144–146, 148, 153, 162, 164–166, 169, 171–172, 177, 179, 183, 194, 201–203, 205, 207–209, 211–213, 215–218, 220–221, 227–228, 231, 233, 237, 241–247, 249–253, 260, 264, 266–267, 270–275, 277, 282–283, 285–296, 298, 300–302, 304, 311, 313–314, 317, 319, 321–323, 330, 332–334, 338–340, 343, 345, 351, 355–358, 363, 365, 367–368, 377, 382, 386, 389–391, 394, 401–402, 407, 410–411, 421, 428–429, 433, 441–442, 458, 466, 473–476, 479, 489, 494, 498–500

**См. также:** Места

Пруст, Марсель (Proust, Marcel) 229

Пунктуальность 97–98, 211, 233, 325, 339

**Работа** 68, 77, 80–81, 92, 116, 123–124, 135, 138, 147, 150, 168, 180, 192, 205–207, 212, 218, 223, 225–226, 240–241, 244–245, 247, 249, 254–256, 260, 267, 289, 290, 310, 314–319, 324, 328, 331–332, 339, 348–349, 321–352, 354–356, 358–359, 364–366, 386, 391, 397–399, 401–402, 406, 408, 410, 415–416, 420, 424–429, 432–433, 438, 440–442, 447, 452–453, 460, 466–467, 474–475, 490

**Работники сферы обслуживания** 80

**Работотворчество** 71, 298, 300

**Радио** 70, 92, 146, 152, 177, 207, 226, 260, 304, 306, 321–323

**Развлечения** 19, 161, 165, 179, 184, 186, 191, 194, 240, 241, 244, 247, 252, 255–256, 259, 275, 288, 322, 359, 380, 428–430, 452–453, 476, 483

**Райев, А. (Ryave, A.)** 193

**Райш, Р. (Reich, R.)** 345, 399

**Расписание (график)** 29, 83–86, 208, 210–213, 215, 229–230, 233–234, 247–249, 252, 266, 268, 277, 304, 326, 353–355, 362, 369, 414, 425, 442, 493

**Региональный милитаризм** 48, 471, 496–497

**Рейнголд, Г. (Rheingold, H.)** 334–335,

**Римская империя** 62, 141

**Риски** 77, 81–83, 88, 96, 276–277, 280–281, 283, 296, 301, 347, 350, 374, 391, 410, 497

**Ритцер, Дж. (Ritzer, G.)** 9, 53, 194, 529

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Рифкин, Дж. (Rifkin, J.) 486, 488, 490  
Романтизм 182, 195  
Ротенгаттер, У. (Rothengatter, W.)  
Роуз, Мэри (Rose, Mary)
- Сакс, В. (Sachs, W.) 211  
Сальво, маркиз де (Salvo, Marquise de) 165  
Самуэл, Р. (Samuel, R.)  
Санкт-Петербург 464  
Сан-Паулу 494  
Сараево 464  
Сартр, Жан-Поль (Sartre, Jean-Paul) 168  
Сассен, С. (Sassen, S.) 9, 141  
Саудовская Аравия 267  
Саути, Роберт (Southey, Robert) 14, 184  
Свиндон (город) 228  
Свобода передвижения 345, 374–376  
Седентаризм (оседлость) 111, 129, 197  
Сельская местность, прогулки 163, 180–200, 205, 229, 255, 395, 448, 460  
Семья 81, 86, 92, 106, 125, 135, 136, 139, 167, 186, 198, 207, 220, 239, 247, 249, 255, 260, 266, 268, 322, 349, 353, 359, 384, 395, 401–408, 412, 417, 433–437, 439, 442, 476  
Сен, А. (Sen, A.) 375, 531  
Сеннет, Р. (Sennett, R.) 9, 192, 397, 531  
Серр, Мишель (Serres, Michel) 72, 91, 297  
Серто, Мишель де (Certeau, Michel de) 72, 171–172, 175  
Сети  
    «Осетевление» 196, 311, 384, 413, 433, 474  
    «Тесный мир» 383, 386–387, 388–390, 393–394, 410  
    Активация 412  
    Глобальный консьюмеризм 198  
    Дружеские 80–81, 119, 380, 391, 398, 413, 475  
    Имперские 299–300, 459  
    Компьютерные 144  
    Нетворкинг знания 400–401  
    Персонализация 86, 102

## МОБИЛЬНОСТИ

- Семейные 392–394, 406, 408, 413
- Сетевая безопасность 491
- Сетевое общество 33, 308, 356, 383–384, 488
- Сетевой капитал 21–22, 34, 41, 54, 78, 123, 143–144, 223, 296–297, 325, 337, 346, 357–358, 362–363, 366–371, 377, 381, 390, 397–398, 402, 412, 432, 442, 469, 474–476, 494
- Социальные 22, 32, 39, 41, 136, 180, 271, 284, 311, 317, 320, 329, 331–332, 335–336, 337, 356, 359, 364–366, 370, 381, 383, 385, 389, 391, 394, 396, 410, 414, 416–417, 442
- Террористические 105
- Сеул 178
- Сингапур 127, 143, 263, 404, 430, 464
- Системы мобильностей 8, 37, 39, 41, 47
- Скипхол, аэропорт 277, 290, 297
- Скотт, Дж. (Scott, J.) 344
- Скотт, Р.Ф. (Scott, R.F.) 193
- Слабые связи (дальние знакомства) 73, 136, 329, 366, 386, 393, 398, 408, 411, 418, 424, 442
- Слейтер Д. (Slater, D.) 239
- Слепые 177
- Смарт-карты 489–490
- Смерть и туризм 101, 468–469
- Смит, Адам 373, 413
- СМС 67, 71, 81, 106, 120, 122, 125, 136, 146, 226, 304, 326–330, 333, 353, 362, 400–402, 407, 441
- Советский Союз 26, 308
- Солнит, Р. (Solnit, R.) 160, 198
- Социальная мобильность 75–76, 343
- Социальное неравенство 48, 197, 343, 346, 351, 356, 375, 495
- Социальные науки 23, 60, 72, 82, 93, 118, 129–130, 134, 139–140, 147, 343, 501
- Мобильный поворот 72, 131
- Новые мобильные правила 76
- Пространственный поворот 115
- Социальные сети 19, 22, 32, 39, 41, 129, 136, 180, 271, 284, 311, 314, 317, 320, 329, 331–332, 335–336, 337, 356, 359, 364–366, 370, 381, 383, 385, 389, 391, 394, 396, 399, 402–403, 410, 414, 416–417, 442

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Социальный капитал 123, 197, 364–367, 372  
Социальный класс, см. Классы  
Средиземное море 451–452  
Средние века, Средневековье 95–96, 141, 165, 227, 241, 310, 448  
Стейнбек, Джон (Steinbeck, John) 241  
Стивенсон, Роберт Луис (Stevenson, Robert Louis) 185, 195  
Стокгольм 262  
Суджич, Д. (Sudjic, D.) 302  
Сцепленные системы 469, 495, 498–499  
США, Соединенные Штаты 55, 58–59, 61, 67, 70, 118, 207, 220, 223, 235–236, 255–256, 260, 262, 264, 273, 275, 282, 284, 300, 303, 309, 320, 364, 372, 375–376, 396, 405, 433, 468–469, 478, 485–486, 487, 489  
  
Тадж Махал 172, 194  
Таунсенд, А. (Townsend, A.) 330  
Тейт, Шерон (Tate, Sharon) 464  
Текущая современность 72, 338, 466  
Текучесть 59, 96, 113, 122, 129, 146, 250, 476  
Телевидение 247, 294, 304–305, 318, 321–323, 337, 339, 364, 372, 463  
Телеграммы 136, 304  
Телекоммуникации 28, 309  
Теории мобильностей  
    Зиммель 89, 93–103  
    Миграция и диаспоры 67, 72, 75, 77, 79–80, 95, 116–118, 123, 126, 129, 135, 152, 298, 319, 349, 404, 438, 458–459  
    Мотильность (подвижность) 122–123, 129, 287, 424  
    Текучесть и номадизм 59, 96, 113, 122, 129, 146, 250, 312, 476  
Теория комплексности 103, 108, 129, 154, 299, 382, 385, 389  
Термодинамика 108  
Тернер Дж. У.М. (Turner, J.W.M.) 209  
Терроризм 71, 106, 291, 300, 468  
Тесные миры 383, 385–390, 392–394, 408, 410, 431  
Технологии 8, 10, 17, 29–30, 46–47, 52, 70–71, 74, 89, 93, 105, 110, 116, 118, 121–122, 127, 137, 140–141, 144, 150–151, 162–163, 177, 180, 189–191, 193, 196–197, 200, 205, 211, 214, 216, 235, 243,

## МОБИЛЬНОСТИ

254, 260–261, 265, 278, 282–284, 287, 292, 308–312, 315–316, 331, 333, 336–337, 354, 362, 384, 389–390, 395–396, 400–401, 416, 423, 427, 431, 440, 442, 448, 450, 471, 473, 476, 479–479, 482–484, 488–491, 493, 499

Авиапутешествие 271, 273, 276, 278, 281, 292–296, 298–301, 338, 368

Альтернативы нефти 379, 486, 488

Смарт-карты 489–490

См. также: Коммуникационные технологии, Информационные технологии

Течение (flux) 102

Токвиль, Алексис де (Tocqueville, Alexis de) 219

Токио 26, 231, 389, 392

Толбот, Уильям Фокс (Talbot, William Fox) 84, 466

Толпа (моб) 74, 105, 120–121, 160, 168–169, 178–179, 282, 289, 334–335, 374, 419, 462

Толстой, Лев 229

Топливные протесты 335

Торо, Генри (Thoreau, Henry) 185, 219

Торонто 298

Точка опрокидывания 394, 471, 481, 483, 493–494, 501

Точка хаоса 481, 497, 501

Транспортная карта Лондона 148

Трапеза 249, 419, 434

Трафик 19, 147–149, 170, 179, 206, 214, 217, 237, 249, 251, 263, 265–266, 269, 278, 282, 285, 289, 291, 296, 298, 336, 353, 379, 405, 487, 494

Тропы 159, 160, 165, 167, 172, 173, 180, 183–184, 186, 189, 198

Тревелиян, Дж. М. (Trevelyan, G.M.)

Тринидад 319, 404–405

Трифт, Н. (Thrift, N.) 12, 30–31, 56, 63, 72, 104, 132–133, 174, 197, 276, 306–307, 431

Тулин, Э. (Thulin, E.) 401

Туризм 15, 38, 41, 59, 68–69, 72, 103, 182–184, 188, 216, 220, 247, 349, 358, 404, 428, 449, 450, 453, 455–456, 465

«Походники» 172, 370

И приключение 101, 141, 165, 193–194, 197, 255, 465



## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Консьюмеризм 198  
Пакетные туры 83, 85, 182, 304  
Пешая прогулка 160–162, 183–198, 214, 473  
Туристический взгляд 14–15, 80, 201, 226, 449–450, 452, 496  
Турция 15, 153
- Уайльд, Оскар (Wilde, Oscar) 443  
Уайт, Г. (White, H.) 419, 423  
Уайт, У. (Whyte, W.) 178  
Удаленная работа 318  
Уильямс, Реймонд (Williams, Raymond) 41, 218–219, 224, 256, 313, 449  
Уитни, Эли (Whitney, Eli) 105  
Уитстоун, Чарльз (Wheatstone, Charles) 84  
Уиттел, А. (Wittel, A.) 318, 333, 397  
Умная толпа 74, 105, 120, 334–335  
Универмаги 218  
Университеты 55, 63, 85, 299–300, 406, 415, 429, 431, 438  
Уоллес, А. (Wallace, A.) 185  
Уолтер, Т. (Walter, T.) 259  
Уорхол, Энди (Warhol, Andy) 294  
Ураган «Катрина» 371  
Урри, Джон (Urry, John) 7–58, 67, 68, 72, 80, 91–92, 104, 107, 113, 115, 120, 121, 124–128, 134, 136–139, 170, 174, 181–183, 194, 200–202, 204, 210, 213–214, 222, 226, 230, 238, 243, 247, 253, 262, 264–265, 267, 274, 279, 282–283, 290, 292, 295, 298–300, 310, 312, 314–315, 321, 323, 326–329, 331–333, 343–345, 347–353, 355–356, 364–365, 367, 371, 380, 383–384, 388, 391, 395–396, 400–402, 406–407, 414, 417, 419, 428, 435–440, 444, 446–447, 449–454, 456, 460–464, 466–467
- Факс-аппарат 68, 110, 136, 400  
Фаррингтон, Дж. (Farrington, J.) 367  
Февр, Р. (Febvre, R.) 448  
Фергюсон, Г. (Ferguson, H.) 149  
Ферштреге, Г. (Verstraete, G.) 63, 219  
Фетишизм движения 346

## МОБИЛЬНОСТИ

- Физика 103, 105, 383  
Филиппины 335  
Финляндия 195  
Фитнес 195, 328  
Фицджеральд, Скотт (Fitzgerald, Scott) 241  
Фланёр 167–171, 267  
Флорида 365–366  
Флювбьерг, Б. (Flyvbjerg, B.) 280  
Фокс Келлер Э. (Fox Keller, E.) 389  
Фокс, К. (Fox, K.) 330  
Форд 13, 25, 256  
Фордизм 238  
Форсайт (Forsight) 493, 495  
Форстер, Э. М. (Forster, E.M.) 241, 451  
Фостер, Джоди (Foster, Jodie) 276  
Фостер, Норман (Foster, Norman) 293  
Фотография 15, 32, 34, 84, 95–96, 124, 159, 170, 216, 220, 303, 321, 406, 450, 456, 466–468, 477  
Франция 84, 187–188, 216, 231, 303, 448, 455, 457  
Фрейд, Зигмунд (Freud, Sigmund) 444  
Френч, С. (French, S.) 276  
Фуга 187–188  
Фуко, Мишель (Foucault, Michel) 138–140, 281, 369, 514  
Фуллер, Дж. (Fuller, G.) 286, 302  
  
Хайдеггер, Мартин (Heidegger, Martin) 111–112, 131, 212, 244, 253, 321–323, 517  
Хаммер 258  
Харви, Уильям (Harvey, William) 12, 493  
Харди, Томас (Hardy, Thomas) 186  
Харли, Р. (Harley, R.) 286, 302  
Харрис, П. (Harris, P.) 214  
Хиросима 464  
Холгрин, Т. (Halgreen, T.) 174  
Холдрап, М. (Haldrup, M.) 63  
Хорват, Р. (Horvath, R.) 237, 245, 250  
Хохшильд, А. (Hochschild, A.) 279

## АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Хьюз, Т. (Hughes, T.) 484  
Хейли, Артур (Hailey, Arthur) 276  
Хэрроугейт 446, 455, 462
- Центр «Хенли» 432  
Циркулирующие сущности 87, 134  
Цифровой паноптикон (digital panopticon) 48–49, 127, 369, 468, 471, 479, 496, 498, 500  
Цукин, С. (Zukin, S.) 150–151
- Чайко, М. (Chayko, M.) 138  
Чанги 290, 464  
Часы 98, 132, 209–213, 294, 306, 325, 329  
Чек Лап Кок, аэропорт 293  
Черни, П. (Cerny, P.) 261  
Чикаго 176, 228, 236, 372  
Чон, К.С. (Chon, K.S.) 315  
Чэдвик, Эдвин (Chadwick, Edwin) 85
- Шварц, Б. (Schwarz, B.) 380  
Шварцман, Г. (Schwarzmann, H.) 414, 425–426  
Швейцария 183, 404, 449, 490  
Швеция 434, 459  
Шекспир, Уильям 457  
Шеллер, М. (Sheller, M.) 63, 152, 258, 268, 374, 378  
Шенкейн, Й. (Schenkein, J.) 193  
Шесть уровней разобщения 382, 385, 387–388,  
Шивелбуш У. (Schivelbusch, W.) 69, 216–217, 219  
Шоппинг 435  
Шоссе 120, 143, 236, 250, 253, 255  
Шотландия 14, 164, 182, 184, 192, 457  
Шотландское общество путевых прав (Scottish Rights of Way Society) 183  
Шоу, Дж. (Shaw, J.) 367  
Шульц, П. (Schultz, P.) 461
- Эббот А. (Abbot A.) 482

- Эверест 191  
 Эдвардс, Б. (Edwards, B.) 227  
 Эдензор, Т. (Edensor, T.) 172  
 Эйди П. (Adey P.) 56, 63, 273, 286  
 Эйнштейн, Альберт 107  
 Электричество 83, 216, 125, 235,  
 Элиас, Н. (Elias, N.) 164, 377, 513  
 Эллегорд, К. (Ellegård, K.) 415  
 Энгельс, Фридрих 97, 177, 373  
 Эрдёш, П. (Erdős, P.) 387  
 Этна 182  
 Эффект Матфея 411  
  
 Южная Африка 309, 439, 464  
 Южная Корея 153  
  
 Ямайка 447  
 Янг, Фильсон (Young, Filson) 254–255  
 Япония 153, 205, 223, 231, 275, 329, 489  
 Ярач, Д. (Jarach, D.) 274

# Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены

Издается с 1993 года Всероссийским центром изучения общественного мнения (ВЦИОМ). С 2012 года выходит при поддержке Фонда содействия изучению общественного мнения «Vox Populi». Учредитель — Институт социологии Российской академии наук.

**«Мониторинг»** — это источник объективной социологической информации, высокоэффективный инструмент изучения российской действительности. Тематика материалов охватывает широкий круг социальных, экономических, политических вопросов, основные рубрики посвящены теории и методологии социологических исследований, вопросам взаимодействия государства и общества, социальной диагностике.

В редколлегии **«Мониторинга»** — ведущие отечественные и зарубежные социологи, сотрудники научных учреждений, представители ведущих российских вузов, социологи-практики.

**«Мониторинг»** рецензируемый журнал, включен в систему Российского индекса научного цитирования, с 2012 г. включен в перечень ВАК. С 2009 г. **«Мониторинг»** стал электронным научным изданием, находится в открытом доступе на сайте ВЦИОМ и в базе Электронной научной библиотеки E-library (<http://elibrary.ru/>), издается 6 раз в год. С 2011 г. ежегодно выпускается **Мониторинг-Альманах** — печатный сборник наиболее интересных статей года.

Подробнее о журнале можно узнать на сайте ВЦИОМ (<http://wciom.ru/>) и в редакции журнала (495) 748 08 07, [nnsedova@wciom.com](mailto:nnsedova@wciom.com).

# Социологический журнал

Издается с 1994 года, создан профессором Г.С. Батыгиным. С 2012 года выходит при поддержке Фонда содействия изучению общественного мнения «Vox Populi». Учредитель — Институт социологии Российской академии наук.

В числе постоянных научных разделов — теория, методология и история социологии, результаты массовых опросов и монографических исследований, обзоры новейшей отечественной и зарубежной литературы по социологии и т. д. Публикуются как оригинальные статьи отечественных и зарубежных авторов, так и переводы классических и современных западных работ.

«Социологический журнал» библиографируется и аннотируется в международных указателях и справочниках сериальных изданий по общественным наукам. Он вошел в одну из крупнейших международных баз цитирования научной литературы SCOPUS. Многие статьи переведены на английский язык.

Главный редактор — доктор философских наук, профессор В.А. Ядов. Заместители главного редактора: кандидат философских наук *Л.А. Козлова*, кандидат философских наук *М.А. Мануильский*.

**Подписной индекс «Социологического журнала»**  
в Объединенном каталоге «Пресса России»: 86306.

**Адрес редакции:** 117218 Москва, ул. Кржижановского 24/35, корпус 5, комн. 419.

**Электронная почта:** LarissaKozlova@yandex.ru  
**Телефон:** (495) 120 82 57, **факс:** (495) 719 07 40.

В издательстве «ПРАКСИС» вышел в свет:

*Рене Декарт*

**Человек**

Сочинение Декарта «Человек» занимает особое место в наследии великого французского философа. Рукопись этого произведения не публиковалась при жизни мыслителя, она была найдена уже после его смерти среди других его бумаг. В этой работе Декарт излагает свои антропологические идеи: воззрения на природу человеческого тела как машины, на особенности его строения и основные функции. Произведение является не только ярким проявлением гения величайшего французского философа, но и важнейшим документом по истории французской и европейской науки Нового времени. Работа «Человек», — единственная из основополагающих философских и научных работ мыслителя, которая никогда не публиковалась на русском языке. Публикация ее перевода, в сочетании с научно-аналитическим комментарием к тексту, посвященному анализу основных антропологических идей французского философа, позволит заполнить этот досадный пробел.

В издательстве «ПРАКСИС» готовится к выходу:

*Пьер Бурдьё*

**Общедоступное искусство:  
опыт о социальном использовании  
фотографии**

Книга известного французского социолога Пьера Бурдьё «Обывательское искусство. Опыт социальных способов использования фотографии», впервые увидевшая свет в 1965 году, посвящена анализу различных способов исследования фотографии в современном, прежде всего французском, обществе. Обычно занятие фотографией считается частным и притом интимно-личным занятием отдельных индивидов и семей. Однако в действительности, как показывает в своем исследовании Бурдьё, нет ни одного жанра повседневного искусства, которое в столь значительной степени определялось бы социальными практиками и формами жизни, как фотография. Особое внимание в работе уделяется социальным функциям, исполняемым жанром фотографии в современном обществе. Публикация перевода работы Пьера Бурдьё «Фотография: обывательское искусство» позволит представить творчество замечательного французского социолога с новой, непривычной для российского читателя стороны.



В издательстве «ПРАКСИС» готовится к выходу:

*Джеффри Александер*

**Смыслы социальной жизни:  
Культурсоциология**

В своей работе «Смыслы социальной жизни» один из крупнейших американских социологов, сторонник структурного неофункционализма Джеффри Александер (р. 1947) предлагает нестандартный взгляд на место и значение культуры в современном мире. Оспаривая широко распространенный взгляд, согласно которому современность представляет собой мир, в котором безраздельно господствуют принципы инструментальной рациональности, экономической эффективности и технической пользы, он показывает, что за фасадом инструментально манипулируемого общества скрывается целый мир мифов, символов, кодов и ритуалов, которые не укладываются в общепринятые представления о «расколдовывании мира». Результаты его исследований находят свое выражение в целом ряде конкретных исследований: о роли современной Интернет-культуры в кодификации религиозных практик, о месте и функциях интеллектуалов в современном обществе, о конструировании исторических и социальных травм при помощи соответствующих социальных практик и т. д. Ставя в центр своих исследований вопрос о характере влияния культурных практик и структур на действия социальных агентов и институты современного общества, Александер тем самым способствует выработке новых форм понимания взаимоотношений между культурой и современным обществом.

Книга выйдет в свет при финансовой поддержке Фонда «Vox Populi».

# ◀ ПОЛИТИЗДАТ

все о политике: бояться не нужно — нужно знать

## «Любите книгу — источник знаний»

**Интернет-портал «Политиздат»** — уникальная информационная площадка, объединяющая в своей структуре **Онлайн-Журнал** по книгоиздательской и общественно-политической проблематике и книжный **Интернет-Магазин**, представляющий интеллектуальную литературу ведущих российских и зарубежных издательств.

Созданный несколько лет назад при поддержке издательства «Праксис», сегодня **«Политиздат»** непрерывно развивается и совершенствуется, постепенно превращаясь в полноценный многофункциональный портал, где на одном пространстве собраны качественные книги, мультимедийная продукция и информационные материалы по интеллектуальной, философской и общественно-политической тематике.

География деятельности проекта не ограничивается Центральным регионом РФ. Предлагаемые порталом **«Политиздат»** информационные и мультимедийные материалы доступны любому пользователю Всемирной паутины не только в России, но и за рубежом.

Более подробную информацию о проекте можно получить на сайте информационного портала по адресу: **[www.politizdat.ru](http://www.politizdat.ru)**

# **[www.politizdat.ru](http://www.politizdat.ru)**

# Сократ

## журнал

современной философии

Уважаемые читатели!

Научно-издательский центр «Сократ» и Издательско-консалтинговая группа «Праксис» представляют вашему вниманию электронную версию Журнала современной философии «Сократ», находящуюся на информационном портале по адресу: [www.socrat-online.ru](http://www.socrat-online.ru). Здесь можно познакомиться с материалами нового номера журнала «Сократ» посвященного философским, историческим, социологическим и культурным аспектам существования и развития феномена государства, а также с предыдущими номерами журнала. На сайте вы можете оставить свой отзыв, обсудить опубликованные статьи, узнать о работе редакции и принять непосредственное участие в событиях современной российской интеллектуальной жизни.

Информационный портал «Сократ» является открытым непартийным проектом, предоставляющим авторам максимально широкое пространство для выражения своих мнений и взглядов по философской, культурной и общественно-политической проблематике. Одна из главных целей «Сократа» — создание площадки для свободного обмена идеями и интеллектуального поиска, реализующей новую просветительскую программу в современной российской философской и общественно-политической жизни.

[www.socrat-online.ru](http://www.socrat-online.ru)

## МОБИЛЬНОСТИ

Верстка      Макунина С.В.  
Корректор    Гученкова Г.Ф.

Издательская группа «Праксис»  
<http://www.praxis.su>  
<http://vox-p.com>  
<http://www.politizdat.ru>

Подписано в печать 08.08.2012

Формат 84х108/32

Бумага офсетная.

Печать офсетная

Тираж 2000 экз.

Заказ № 6639.

Отпечатано в ОАО «Первая Образцовая типография»,  
филиал «Дом печати — ВЯТКА» в полном соответствии  
с качеством предоставленных материалов.

610033, г. Киров, ул. Московская, 122.

Факс: (8332) 53-53-80, 62-10-36

<http://www.gipp.kirov.ru>; e-mail: [order@gipp.kirov.ru](mailto:order@gipp.kirov.ru)

ISBN 978-5-901574-98-0

