

# От манифеста к тексту<sup>1</sup>

GEOGRAPHIES OF MOBILITIES: PRACTICES, SPACES, SUBJECTS. (2011) / ED. T. CRESSWELL AND P. MERRIMAN. FARNHAM: ASHGATE. XII, 276 P. ISBN 9780754673163

Оксана Запорожец\*

**Аннотация.** «Географии мобильности» — сборник статей ведущих британских социальных географов, предпринимающих попытку обозначить специфику географического рассмотрения этой проблематики. Рецензия посвящена анализу тематических приоритетов и методологических посылок географического исследования мобильности, обозначению зон напряжения и компромиссов внутри географического знания.

**Ключевые слова.** Мобильность, движение, пространство, практики, не-репрезентативная география, масштабирование.

Мобильность — тема, во многом определившая, если не монополизировавшая ландшафт социальных исследований последнего десятилетия. Манифест Джона Урри, провозгласивший мобильность новым основанием социального порядка, создал эффект «прорвавшейся плотины». Исследовательский энтузиазм в отношении мира, внезапно пришедшего в движение, материализовался как в создании междисциплинарного поля исследований мобильности, так и в ревизии концептуального аппарата и методов работы с новым объектом в рамках сложившихся дисциплин (социологии, антропологии, географии). На протяжении десятилетия воображаемая карта исследований мобильности постепенно обретала четкие контуры, свидетельствуя о достижении самостоятельности и состоятельности этого междисциплинарного проекта: формировались траектории исследования, разрабатывался терминологический аппарат, совершенствовались исследовательские тактики.

Подчеркнутая междисциплинарность исследований мобильности за десятилетие стала столь привычной, что выход в свет книги «Географии мобильности: практики, пространства, субъекты» под редакцией Тима Крессвелла и Питера Мерримана, с ее подчеркнутой дисциплинарной принадлежностью, вызывает недоумение очевидной попыткой реанимации границ. Думается, что предпринятый ход спровоцирован не завистью к более удачливым соседям (тем же социологам, чьи работы последнего десятилетия, посвященные мобильности, вполне способны составить небольшую районную библиотеку), но не является и откровенной попыткой присвоения

---

\* **Запорожец Оксана Николаевна** — кандидат социологических наук, ведущий научный сотрудник ИГИТИ НИУ ВШЭ. Email: [o\\_zaporozhets@mail.ru](mailto:o_zaporozhets@mail.ru)

© Запорожец О. Н., 2012

© Центр фундаментальной социологии, 2012

1. В тексте использованы результаты, полученные в ходе выполнения проекта «Граффити и стрит-арт в культурном пространстве мегаполиса», осуществляемого в рамках программы «Научный фонд НИУ ВШЭ» в 2012 году, грант №12-05-0002.

«нейтральных территорий». Этот жест обращен внутрь дисциплины и продиктован стремлением артикулировать принципы «новых географий», отстаивать их преимущество в столкновении с традиционными географическими подходами.

События, разворачивающиеся на страницах книги, могут быть уподоблены не открытым военным действиям, но смотрю войск и инвентаризации ресурсов, призванных впечатлить противника. Подходы, собираемые под знаменами «новых географий», различны по своим исходным посылкам и теоретическим основаниям, а образуемый эклектизм признается авторами отличительной чертой мобильного поворота в географии (р. 11). Конечно, «Географии мобильности» не выглядят как коллекция статей, объединенных лишь жесткой обложкой, но и общность посылок, позволяющих рассматривать их как целостность, неочевидна. Непроговоренность ряда ключевых положений — один из ключевых недостатков сборника, являющийся следствием его эклектичности и компромиссности. Отказ от обсуждения наиболее острых тем, выступающих зонами напряжения в современной географической дискуссии, — цена объединения различных подходов.

Свою попытку создать общее интеллектуальное пространство Крессвелл и Мерриман начинают с конструирования традиции географического исследования мобильности, отсылающей к идеям Перси Кроу, озвученным в 1938 году: «сейчас география статична... в поле зрения (новой) динамической географии должны попасть люди и вещи в движении» (р. 1). Авторы охотно признают прерывистость традиции, множество тупиковых направлений. Так, высказанное в 1960-х Вильямом Банджем предложение о превращении движения в ключевой факт, изучаемый и объясняемый географией, не получает поддержки академического сообщества. Вместо сосредоточения на движении география концентрируется на более доступном объекте — его пространственно укорененной инфраструктуре, что, по мнению авторов, не способствует пониманию мобильности и актуализирует центральный вопрос сборника: «что происходит в движении?», а также ставит задачу по «оживлению мобильных миров» (р. 5).

Авторы текстов предлагают помыслить мобильность как формируемую *практиками*, происходящую в определенных *пространствах* и в свою очередь производящую эти *пространства*; осуществляемую определенными *субъектами* и в свою очередь создающую набор социальных классификаций. На первый взгляд композиция кажется вполне традиционной и очевидной в своих отсылках к классическим работам о пространстве. Однако при ближайшем рассмотрении становится понятно, что названия разделов — лишь удачная маскировка новых подходов и интерпретаций, задача которой обеспечить читателя более или менее фиксированной системой координат.

Одним из главных отличий сборника можно назвать «новый антропологизм» — подчеркнутое возвращение субъекта, как действующего в физическом пространстве, так и совершающего символические перемещения в системе социальных координат. Он — результат временного перемирия конфликтующих подходов: нерепрезентативной (Trift, 2007) / более-чем-репрезентативной географий (Lorimer,

2005) и теории репрезентаций. При всех различиях «географии» объединяет признание активности субъекта как создателя социальных смыслов, подчеркивание значимости «не-репрезентируемых» состояний: аффекта, движения, телесных опытов. Именно «географии» считают необходимой разработку исследовательских инструментов, позволяющих описать человеческое в мире, «очевидно вышедшим за пределы человеческого, текстового, моносенсорного» (Logimer, 2005: 83). Сосредоточение на нюансах и частностях становится аналитической стратегией, обеспечивающей переход к описанию более широкой социальной организации, выявлению центральных культурных категорий. В свою очередь, теория репрезентаций отстаивает приоритетность символических систем и репрезентаций в структурировании социального опыта, необходимость идентификации центров и механизмов производства культурных смыслов.

*Первая часть сборника «Практики»* включает описание ходьбы, бега, танцев, вождения и полета — мобильных практик, использующих разные техники тела и задействующих различную инфраструктуру, существующих в рамках определенных социальных конвенций и за их пределами. Рассказывая об истории и современных практиках ходьбы, Хейден Лоример фиксирует ее превращение из неотъемлемой части повседневного опыта в сознательно выбираемое занятие, констатирует постепенное исчезновение мира пешеходных профессий и приобретение ходьбой самоценности. Сегодня она утверждается как важная часть досуга, опыт, формирующий особые телесные компетенции, способствующий освоению новых пространств и установлению связей с людьми и предметами, в свою очередь, определяющих ритмику и хореографию ходьбы. Джон Бейл обращается к рассмотрению «серьезного бега» как специализированной деятельности (подразумевающей участие в соревнованиях) и описывает его как пример «структурированной и механизированной мобильности». Центральной идеей всей современной истории бега, по мнению автора, является ускорение. Достижение необходимой скорости связано с развитием особой технологической сети: тела как «машины скорости» (создаваемой особой диетой, системой тренировок), специальной обуви, технологических устройств, дорожного покрытия. Приемы манипуляции скоростью, такие как замедление и ускорение — важные навыки бегущего, однако их использование зависит и от внешних контекстов — реакций зрительской аудитории, разделяющей нормативность «скоростной культуры». Текст Джи Ди Дьюсбери, посвященный танцу, становящемуся событием и спектаклем, помимо прочего выполняет важную задачу теоретической интервенции, используя ряд постструктуралистских концепций (Делеза и Гваттари, Бадью) для интерпретации танца. Дидия ДеЛайзер обращается к опыту первых женщин-пилотов, рассматривая полеты как практики, проблематизирующие и переопределяющие «женские» пространства и место женщины в обществе» (р. 7).

*«Пространства»* мобильности, вторая часть сборника, посвящена дорогам, мостам, аэропортам, иммиграционным станциям и подвижным городам. Она концентрируется на взаимовлиянии пространства и мобильности, включая установление пространств, делающих возможными те или иные виды перемещения, — дорог, моря,

воздуха, их особого синтаксиса, поощряющего или затрудняющего движение, а также видов мобильности, образующих особые пространства или меняющих их функциональное и символическое значение (р. 7). При этом сами пространства мыслятся как находящиеся в постоянном становлении (placing, spacing, etc.).

Раздел в полной мере задействует технику масштабирования. Открывающий его текст Питера Мерримана показывает, как «изобретение» «человека мобильного» американским архитектором Лоуренсом Халприним становится одним из ключевых принципов проектирования современного города, создаваемого уже не для абстрактного жителя, но для человека, находящегося в движении. Вдохновленный экспериментами своей жены Анны Халприн, одной из создательниц современного танца, он использует идею хореографии для организации конкретных городских пространств. Хореография в данном случае — это сценарий, согласующий множественное движение в городской среде, включая движение людей, материальных и природных объектов. Предпринятая по его проекту в 1962 году реновация Николетт Авеню в Миннеаполисе, связанная с превращением улицы в пешеходную зону — расширением тротуаров, созданием уличной скульптуры и графического оформления, — один из первых примеров успешного изменения городской хореографии для оживления района. Раздел завершается статьей Дэвида Пиндера о проекте мобильного города, созданного архитектурной группой Архиграм. Мобильный город — это перевод движения за пределы человеческого, рассмотрение его как основного принципа организации городской материальной среды. Конкретные примеры, приводимые в текстах, не просто иллюстрации, они — неотъемлемая часть теоретизирования, демонстрация механизмов производства «пространства движения». Еще одним ракурсом рассмотрения пространства мобильности становится его «историчность или движение смыслов во времени». Описание Ульфом Стрехмайером истории городских мостов — пример кристаллизации мобильности как основной функции пространства. Автор напоминает, что в городе позднего Средневековья мосты — это обжитые пространства, сосредоточение магазинов, складов, гостиниц, в которых инфраструктура мобильности далеко не приоритетна (р. 124). Монофункционализм современных мостов свидетельствует об изменении статуса мобильности и принципов градостроения. Так, Новый мост в Париже становится первым мостом без жилых построек (столь резко отличающимся от средневековых аналогов), открывающим вид на город и наряду с другими городскими преобразованиями создающий возможность продленного городского взгляда.

«Субъекты» — третий раздел сборника, описывающий особые социальные роли, своим появлением обязанные перемещению и его культурному статусу: туристы, мигранты, бродяги и странники, беженцы, комьютеры (люди, ежедневно передвигающиеся по маршруту «дом–работа»). Уже сам факт обозначения, наименования роли является признанием ее культурной ценности, примером чему служит столь трудно переводимое на русский слово «commuter». «Эти субъектные позиции созданы системой культурных репрезентаций — фильмов, романов, законов, газетных статей, но они еще и проживаются, изменяются, сопротивляются» (р. 9).

Подводя итог, нельзя не отметить очевидных достоинств сборника, пытающегося уйти от тотальности и глобализма первых исследований мобильности (Кастельс, Бауман, Урри), на долгие годы определивших приоритеты поля. Недавние исследования продолжают обозначенный тренд, развивая микрооптику и исследовательские тактики, позволяющие понять повседневность движения. «Географии мобильности...» дают возможность выйти за рамки больших схем, рассмотреть вариативность контекстов мобильности. Помимо безусловной академической ценности, определяемой в том числе и «звездным» составом участников, большинство из которых — основатели новых тематических направлений в социальной географии, у сборника есть важное преимущество: его интересно читать. Часть статей, посвященных культурной истории мобильности, будут интересны и неподготовленному читателю.

Однако при всех своих преимуществах сборник все же не убеждает в необходимости возвращения к дисциплинарному разделению, «географизации» исследований мобильности. Наиболее логичным выглядит развитие направлений, основанных на общих теоретических посылах.

## Литература

- Lorimer H.* (2005). Cultural geography: the busyness of being «more-than-representational» // *Progress in Human Geography*. Vol. 29. № 1. P. 83–94.
- Thrift N.* (2007). *Non-representational theory: space, politics, affect*. Milton Park, Abingdon, Oxon, New York: Routledge.