

**Андрей Возьянов**

## **Девятая ежегодная конференция и Летняя школа T2M: mobility studies с близкого расстояния<sup>1</sup>**

Летняя школа и конференция, организованные Международной ассоциацией истории транспорта, движения и мобильности (International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility — T2M) проходили в Берлине с 30 сентября по 9 октября 2011 г. Область социальных и социально-исторических исследований мобильности и транспорта — основная для берлинских мероприятий — находится в стадии выработки своего словаря и поиска инструментария, поэтому отсутствие специального отраслевого опыта и принадлежность к другой дисциплине (как это было в моем случае) для участника событий T2M вполне типичны. Среди выступавших присутствовали историки, социологи, урбанисты, антропологи — разговор о мобильности просто не мог не быть междисциплинарным.

Если конференция Ассоциации T2M проводится ежегодно с 2003 г., то Летняя школа T2M в этом году проводилась впервые. Подзаголовок «Passenger in Modernity» привлек

**Андрей Григорьевич Возьянов**  
Европейский университет  
в Санкт-Петербурге  
avozyanov@eu.spb.ru

---

<sup>1</sup> Хочу выразить благодарность комитету организаторов T2M, а также Европейскому университету в Санкт-Петербурге за возможность участия в конференции. Сайт Международной ассоциации истории транспорта, движения и мобильности (International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility): <<http://t2m.org>>. Домашняя страница конференции: <<http://t2m.org/conference-2011/>>.

участников из Европы, Америки, Азии, Австралии, так что незаменимый опыт научной коммуникации дополнялся личными рефлексиями о транспортной реальности разных континентов. Устроители летней школы организовали насыщенную и разностороннюю программу, помимо презентации исследовательских проектов она включала круглые столы, «мастерские» (workshops) в малых группах, встречи с экспертами в области транспорта: логистами, юристами, дизайнерами.

Теоретический контекст для рефлексии на заявленную тему был задан лекциями приглашенных специалистов, их аналитическими заданиями и инициированными ими дискуссиями. Были обозначены основные перспективы для изучения самых разных форм мобильности — от торговли и паломничества до глобального нomaдизма и виртуального «серфинга» (**Colin Pooley**). В качестве основных областей интереса назывались коннотации мобильности в современности, социальные и пространственные паттерны ее организации, процесс перемещения как контекст и как непосредственный опыт, человек в движении как особый актер (**Heike Wolter**).

В соответствии с названием, центральным для работы школы концептом, так или иначе представленным в исследованиях участников, стала фигура пассажира. Концептуализация пассажирских практик и опытов происходила, с одной стороны, вокруг социальных конвенций, а с другой — в связи с человеческой телесностью. Пребывание в статусе «пассажира» — путешественника, мигранта, «профессионала» (например, моряка) — рассматривалось как возможность и как необходимость; как контекст социальной стратификации и как причина вынужденной коммуникации; как особые пространственный и временной режимы. Затрагивался спектр тем, связанных с взаимовлиянием пассажира и среды. Среди них влияние транспортной инфраструктуры на повседневную активность городских обитателей (**Claudine Moutou**), соперничество между общественным и личным транспортом (**Giulio Mattioli**), последствия туризма для аборигенов посещаемой территории (**Hans Dienel**).

Присутствие темы мобильности в исследованиях и обсуждениях не сводилось к простой констатации того, что весь мир сегодня ею наполнен. **Мими Шеллер**, соавтор ключевой для mobility turn статьи [Sheller, Urry 2006], посвятила свою лекцию не-пассажирам — тем, кого часто забывают, говоря о всепроникающей мобильности. Она обратила внимание на то, что транспорт может быть непредсказуемым, а мобильность — дефицитом, ее доступность может предполагать исключение и неравенство, а свобода передвижения часто сопряжена с рядом лишений.

Школа продемонстрировала и разнообразие исследовательского инструментария в изучении мобильности. При подавляющем преобладании качественных методов востребованными оказались как интервьюирование, так и наблюдение разной степени включенности, проводимое в разнообразных формах — от поездок в лос-анджелесских автобусах (**Camille Fink**) и трудоустройства в трамвайном депо до антропологической экспедиции и путешествия в режиме автостопа (**Michael O'Regan**). В исследованиях мобильности применяются и более специфические методики: GPS-трекинг, картографирование и прогулки с информантами; карта оказывается не только материалом, но и форматом представления результатов исследования (**Anne-Marie Sanvig Knudsen**).

Во многих исследованиях был использован крайне интересный архивный материал, будь то путеводители по английской провинции рубежа XIX–XX вв. (**Jeffries Chloe**), открытки с альпийскими лыжниками (**Andrew Denning**), образовательное и художественное кино о дорогах и транспорте (**Massimo Moraglio**) или задокументированные, но не реализованные транспортные планы прошлых лет (**Mikkel Thelle**). Особенно впечатляющей оказалась работа с документами нью-йоркского архива — жалобами, поступившими в администрацию метрополитена (**Stefan Höhne**). На материале этих текстов автор показывает разнообразие тональностей, в которых горожане писали об общественном транспорте, и в то же время выявляет следы тенденций, характерных для американского общественного сознания разных периодов. Пассажир здесь то предстал безличным, абстрактным гражданином, то перечислял собственные регалии, то ограничивался инициалами, а модальность письма варьировалась от угроз и исповедей до инновационных предложений.

Ряд авторов презентаций апеллировали к сегодняшнему контексту городского развития и «устойчивой мобильности» («sustainable mobility») как его части — речь шла о предпочтениях пассажиров в европейских столицах (**Moritz Filter**), внедрении новых видов транспорта (**Jessica LeBris**), участии населения в планировании маршрутных сетей (**Martin Schiefelbusch**).

Летняя школа и конференция вполне органично совместились — как организационно, так и концептуально. Большинство участников летней школы посетили и конференцию, а некоторые выступили с докладами на ее секциях. Аналитический язык и спектр тем также позволял видеть эти два события частью общей дискуссии о «мире в движении»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> «Мир в движении» («world on the move») — одна из ключевых метафор Тима Крессвелла при описании мобильности в современном западном мире, см.: [Cresswell 2006: 327].

Тематический «ландшафт» конференции отразил движение *mobility studies* к исследованиям, где мобильность и ее атрибуты — самостоятельный объект изучения, а не только его контекст. Так, выступления были посвящены истории багажа (**Florence Champsaur**), социальному конструированию скорости через историю алюминия (**Mimi Sheller**); причем эти исследования имели точки пересечения с представленным на школе докладом о том, каким образом параметром потребления для пассажира становится не дистанция, а время (**Gunvor Larsen**).

Дисциплинарные переключки с другими научными трендами, будь то STS, *new cultural history* или исследования медиа, были весьма многочисленны. Транспорт мыслился как репрезентация культуры — ее конвенций относительно безопасности и эстетики (**Dhan Zunino Singh**), рациональности (**Robin Kellermann**) и удобства (**Rene Hartmann**). Интерес был проявлен не только к практикам мобильности, но и к соответствующему дискурсу, в частности рекламному (**Aristotle Tympas, Hara Konsta, Nodas Douzinas**). Железнодорожные сети анализировались сквозь призму паноптизма в понимании Фуко (**Vijaya Singh**) — как инструмент визуализации и селекции просматриваемых государственных территорий.

Одной из самых обсуждаемых тем (как на школе, так и на конференции) оказалась роль акторов в уличном пространстве. Сопоставлялись две во многом полярные парадигмы организации городских дорог: американский *drive-through city* (**Peter Norton**) и европейский, дружественный пешеходу («пешеходизированный» — *pedestrianized*) ландшафт (**Barbara Schmucki**). Докладчики задавались вопросами о том, для кого разрабатывается уличное пространство (**EvenSmith Wergeland**), как иерархируются интересы его пользователей (**Laura Cornell**), как должно быть устроено их бесконфликтное взаимодействие (**Thomas Errazuriz**).

В этом году в соответствии с подзаголовком «Транспорт и мобильность на выставке» («*Transport and Mobility on Display*») значительное число докладов на конференции так или иначе касалось музеев: их педагогических стратегий (**Steven Spalding**), отбора и организации материала для экспозиций, маргинализации и типизации их объектов (**Jo Stanley**). Неоднократно обращалось внимание на то, что транспортные музеи, как и многие другие, адресуют посетителю зашифрованное высказывание (ср. название одной из секций «*Implicit Messages of Transport Museums*»). До какой степени и каким образом можно использовать этот ресурс, стало предметом оживленной полемики. Интересным ракурсом в разговоре о музее мне показала его роль в репрезентации будущего: по-новому располагая

вещи вне привычных обстоятельств, мы задаем не только видение их прошлого, но зачастую — проект и оценку перспектив развития (высказывание на завершающем круглом столе «Discussion on the Future of Transport Museums»).

Поскольку посетить совпадающие по времени секции было невозможно, приводимая здесь «карта» конференции содержит множество белых пятен. Сказалось и большое количество неявок: как грустно шутили участники, многим приглашенным рассказать о движении помешали расстояние и расписание. Но уже из того, что удалось услышать и увидеть, заметно многообразие деталей и направлений, актуальных в развивающейся области исследований мобильности. И здесь мне хотелось бы с удовольствием отметить внятный, доступный язык, на котором люди с разными бэкграундами обсуждают общий предмет интереса. Главный тезис, витавший в воздухе на протяжении всей летней школы и конференции, был озвучен во время финальной дискуссии: пришло время не только констатировать мобильность, но и проблематизировать ее.

#### **Библиография**

- Cresswell T.* On the Move: Mobility in the Modern Western World. L.: Routledge, 2006.
- Sheller M., Urry J.* The New Mobilities Paradigm // Environment and Planning A. 2006. Vol. 38. No. 2. P. 207–226.