

УДК 316.444

В 2012 году в издательстве «Праксис» планируется выход в свет книги известного британского социолога Джона Урри «Мобильности», рассматривающего движение как основной предмет социологической науки. Движение как ключевой социологический феномен и понимание организации социальной жизни через конкретно-исторические исследования социальных и технических систем, обеспечивающих это движение, — вот два краеугольных камня, на которых построена книга. Предлагаем вниманию читателей первые три главы этого замечательного труда.

Дж. Урри
МОБИЛЬНОСТИ

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 2006¹). 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 сядут четыре миллиона человек; в любой момент в воздухе над США будет находиться 360 тысяч человек, что равняется 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

¹ При публикации сохранены особенности библиографического аппарата издания, с которого сделан перевод.

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 : 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 бродяг... 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 быстро растущий 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 остановиться (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 через 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 «транспортировкой 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 чувств² сейчас буквально носится в воздухе (Thrift 1996: 259). Зиммель с Беньямином, Делёз 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

² Англ. *structure of feeling*, термин Реймонда Уильямса (Raymond Henry Williams), впервые употребленный им в 1954. Служит заменой романтическому «духу времени», обозначает, по словам Уильямса, «социальные переживания в их разрешении». — Прим. перев.

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 2); а также ради реорганизации той части социологии, которая занята вопросами социального неравенства и отчуждения, слабых связей³ и встреч, сетевых отношений, изменяющейся природы мест и комплексных систем, а также глобального изменения климата (Часть 3). 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 стабилизировать 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.

³ *Weak ties/strong ties* (англ.). Иногда в тексте перевода будет использоваться термин «дальние знакомства»/ «близкие знакомства», как более подходящий по контексту. — Прим. перев.

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» большинство 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 мобильным. Некоторые утверждают, что рост циркуляции – следствие изменений в числе верхних позиций, а вовсе ни 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. Связь 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 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;
- Освящать 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 «внешнeполитических» 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 заключают 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 быстрым 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», зависимыми 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»⁴ и других категорий молодых людей, которые представляют собой своеобразный «обряд перехода» и

⁴ Иностранки-помощницы по хозяйству, няни и т.п. — Прим. перев.

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);
- Переезды после выхода на пенсию, формирование особого транснационального стиля жизни пожилых людей (Gustafson 2001; O'Reilly 2003);
- «Буксирное путешествие» 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 договариваюсь 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 ограничения, 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 совершено, 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), первая ветка 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 Лугборо 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), первая система раздельной 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 2, 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 специфических 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)⁵ 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 десинхронизируются⁶, 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»⁷ 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 места⁸ все больше напоминают аэропорт, 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

⁵ Особый термин, который объясняется ниже. — Прим. перев.

⁶ То же самое. — Прим. перев.

⁷ То же самое. — Прим. перев.

⁸ То же самое. — Прим. перев.

(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 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 своего происхождения 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 практикуется 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 сети «Космобиальности», “Cosmobilities”).

Итак, у меня двоякая 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 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 своем уме, 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 естественным «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 контрастирует 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 — сдержана, 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 наиболее ярко выраженный 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 «межчеловеческие (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 глаза, 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 формирующего 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 комплексности (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 был 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 будоражащие 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)⁹ организации:

«Главная задача... теперь — это не вывести единое уравнение, а скорее, каталогизировать и понять возникающее поведение... Мы называем это... изучением комплексной адаптирующейся материи... Мы являемся очевидцами перехода от... редукционизма к изучению комплексной адаптирующейся 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).

⁹ Технический термин, общий для всех наук, изучающих хаос и самоорганизацию. — Прим. перев.

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 приносят 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 ни хаос и ни 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 коннективности¹⁰ 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 было 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 для постижение таких материально-социальных структур (Capra 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,

¹⁰ 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. перев.

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, следующей 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 изменениями 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, соразмеряясь 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 находится 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 заставляет 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 иницируют 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 она все глубже впечатывается 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).

Делёз 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. Делёз 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-территоризации» (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 удается 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 «увековечивают 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 бродяжких 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 метафорически. 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-Анжелесе, 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 экономического 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» (протитировано 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 «круге 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 прелестях 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, разглядывание 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 Кауфман, 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 мотильности 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 свобода не обязательно связан 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, 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 атмосферы» 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 (Licorpe 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 сделано 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 «перевалочные 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 нomaдизма, 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 осмыслить «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 социальных 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)¹¹, порождаемым новыми компьютерными программами. Также я 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 (Кнорр 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).

¹¹ Quality+calculation, т.е. суждения, основанные на оценке качества. — Прим. перев.

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), наводящиеся более или менее «на расстоянии», более и 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 сопresутствия (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 на множественных соединениях 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 ре-формируют) 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 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, природы, вкуса и желания внутри 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, видеоискатель кинокамеры, или мобильного телефона (Urry 2002с).

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»¹². Целью 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 Делёз 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

¹² Это один из возможных вариантов перевода термина Фуко *gouvernementalité* (англ. вариант — *governmentality*), который будет применяться в тексте и далее. — Прим. перев.

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 стремени, и велосипедную систему Китая XX в. Исторически большинство обществ характеризовалось одной основной системой мобильности, которая находилась в эволюционирующих 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 распространенности 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*¹³ 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.

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.

¹³ В том числе (лат.). — Прим. перев.

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 ей 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 так же — 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 будут 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 отремонтировать 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»¹⁴. 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.

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

¹⁴ Англ. *agency*, т.е. «способность к действию». — Прим. перев.

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 не 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 архитектура движения», которая превращает тела в пленников уличного трафика (Scanlan 2004). Трафик – это структурированное, материализованное и наиболее эффективное движение. Тело, движущееся в трафике, это скрюченное чудовище, лучшим образом приспособлено к тому, чтобы находить себе путь с минимальными потерями (по крайней мере, в некоторых «читаемых»¹⁵ 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 фрагментировано 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 устали 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 обращаюсь 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

¹⁵ Англ. *legible*, термин Кевина Линча (Lynch). — Прим. перев.

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 она 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 NSPCC¹⁶, 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.

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-компьютерные 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

¹⁶ *National Society for the Prevention of Cruelty to Children*, «Национальное общество предотвращения жестокости к детям» (англ.). — Прим. перев.

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»: планирования, 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 туристы, 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, перекрестывающиеся 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 крупный 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; зона, свободные от болезни при регулярной вакцинации; зоны, где болезнь эндемична. У этой классификация 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 контролируемые, 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.

Литература

- 1 Adams, J. 1999. *The Social Implications of Hypermobility*. OECD Project on Environmentally Sustainable Transport. Paris: OECD.
- 2 Adey, P. 2006b. 'If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im)mobilities', *Mobilities*, 1: 75-94.
- 3 Ahas, R., Mark, U. 2005. 'Location based services- new challenges for planning and public administration', *Futures*, 37: 547-61.
- 4 Amin, A., Thrift, N. 2002. *Cities. Reimagining the Urban*. Cambridge: Polity.
- 5 Arthur, B. 1994a. *Increasing Returns and Path Dependence in the Economy*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- a. 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.
- 6 Augé, M. 1995. *Non-Places*. London: Verso.
- 7 Axelrod, R., Cohen, M. 1999. *Harnessing Complexity*. New York: Free Press.
- 8 Axhausen, K. W. 2002. *A Dynamic Understanding of Travel Demand. A Sketch*. Zürich: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, ETH, Switzerland.
- 9 Baerenholdt, O., Haldrup, M., Larsen, J., Urry, J. 2004. *Performing Tourist Places*. Aldershot: Ashgate.
- 10 Bales, K. 1999. *Disposable People. New Slavery in the Global Economy*. Berkeley: University of California Press.
- 11 Ball, P. 2004. *Critical Mass*. London: Heinemann.
- 12 Bauman, Z. 1993. *Postmodern Ethics*. London: Routledge.
- a. *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press (Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. М.: Издательство «Весь мир», 2004).
- b. *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity (Бауман З. Текучая современность. СПб.: Питер, 2008).
- c. 'Reconnaissance wars of the planetary frontier', *Theory, Culture and Society*, 19: 81-90.

- d. *Liquid Love*. Cambridge: Polity Press.
- 13 Beck, U. 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.
- 14 Benjamin, W. *The Arcades Project*. Cambridge, Mass: Belknap Press.
- 15 Bijsterveld, K. 2001. 'The diabolical symphony of the mechanical age', *Social Studies of Science*, 31: 37-70.
- 16 Blackbourn, D. 2002. 'Fashionable spa towns in nineteenth century Europe', in Anderson, S., Tabb, B. (eds) *Water, Leisure and Culture*. Oxford: Berg.
- 17 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.
- 18 Brah, A. 1996. *Cartographies of Diaspora: Contesting Identities*. London: Routledge.
- 19 Braudel, F. 1992. *The Mediterranean World in the Age of Philip II*, London: BCA.
- 20 Brendon, P. 1991. *Thomas Cook: 150 Years of Popular Tourism*. London: Secker and Warburg.
- 21 Buchanan, M. 2002. *Nexus. Small Worlds and the Groundbreaking Science of Networks*. London: W. W. Norton.
- 22 Capra, F. 1996. *The Web of Life*. London: Harper Collins (Капра Ф. Паутина жизни. Киев: София, 2002).
- a. 2002. *The Hidden Connections. A Science for Sustainable Living*. London: Harper Collins.
- 23 Cass, N., Shove, E., Urry, J. 2003. *Changing Infrastructures. Measuring Socio-Spatial Inclusion/Exclusion*. Report for DfT, Lancaster University: Dept of Sociology.
- 24 Castells, M. 1996. *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- a. 2001. *The Internet Galaxy*. Oxford University Press.
- 25 Chayko, M. 2002. *Connecting. How we form social bonds and communities in the internet age*. New York: State University of New York Press.
- 26 Clifford, J. 1997. *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- 27 Cloke, P., Milbourne, P., Widdowfield, R. 2003. 'The complex mobilities of homeless people in rural England', *Geoforum*, 34: 21-35.
- 28 Cohen, R. 1997. *Global Diasporas*. London: UCL Press.
- 29 Coleman, S., Crang, M. (eds) 2002. *Tourism Between Place and Performance*. Oxford: Berghahn Books.
- 30 Conradson, D., Latham, A. 2005. 'Transnational urbanism: attending to everyday practices and mobilities', *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 31: 227-33.
- 31 Coveney, P., Highfield, R. 1990. *The Arrow of Time*. London: Flamingo.
- 32 Cresswell, T. 2001. 'The production of mobilities', *New Formations*, 43: 11-25.
- a. 2002. 'Introduction: theorizing place', in Verstraete, G., Cresswell, T. (eds) *Mobilizing Place, Placing Mobility*. Amsterdam: Rodopi.
- b. 2006. *On the Move*. London: Routledge.
- 33 Dant, T. 2004. 'The driver-car', *Theory, Culture and Society*, 21: 61-80.
- 34 Davidson, R., Cope, B. 2003. *Business Travel: Conferences, Incentive Travel, Exhibitions, Corporate Hospitality and Corporate Travel*. London: Prentice Hall.

- 35 Davies, P. 2001. 'Before the Big Bang', *Prospect*, June: 56-9.
- 36 Davis, M. 2000. *Magical Urbanism*. London: Verso.
- 37 De Botton, A. 2002. *The Art of Travel*. New York: Pantheon Books.
- 38 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).
- 39 Deleuze, G., Guattari, F. 1986. *Nomadology*. New York: Semiotext(e).
- 40 Derrida, J. 1987. *Positions*. London: Athlone Press (Деррида Ж. Позиции. М.: Академический проект, 1996).
- 41 DTLR 2001. *Focus on Personal Travel*. London: DTLR/Stationery Office.
- 42 Du Gay, P., Hall, S., Janes, L., Mackay, H., Negus, K. 1997. *Doing Cultural Studies. The Story of the Sony Walkman*. London: Sage.
- 43 Durkheim, E. 1915. *The Elementary Form of the Religious Life*. London: George Allen and Unwin.
- 44 Featherstone, M., Thrift, N., Urry, J. (eds) 2004. *Automobilities*, special double issue of *Theory, Culture and Society*, 21: 1-284.
- 45 Ferguson, H. 2004. *Protecting Children in Time*. Basingstoke: Palgrave.
- 46 Fortier, A-M. 2000. *Migrant Belongings: Memory, Space, Identity*. Oxford and New York: Berg.
- 47 Foucault, M. 1976. *The Birth of the Clinic*. London: Tavistock 1991 (Фуко М. Рождение клиники. М.: Издательство «Смысл», 1998).
- a. '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).
- 48 Freund, P. 1993. *The Ecology of the Automobile*. Montreal and New York: Black Rose Books.
- 49 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.
- 50 Gibson, J. J. 1986. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin (Гибсон Дж. Дж. Экологический подход к зрительному восприятию. М.: Прогресс, 1988).
- 51 Gilroy, P. 1993. *The Black Atlantic: Modernity and Double Consciousness*. London and New York: Verso.
- 52 Gladwell, M. 2000. *Tipping Points. How Little Things can make a Big Difference*. Boston: Little, Brown and Company.
- 53 Gleick, J. 1999. *Faster. The Acceleration of Just About Everything*. London: Little, Brown and Company.
- 54 Goffman, E. 1963. *Behaviour in Public Places*. New York: Free Press.
- a. 1971b. *Relations in Public*. Harmondsworth: Penguin.
- 55 Goldthorpe, J. H. 1980. *Social Mobility and Class Structure in Modern Britain*. Oxford: Clarendon Press.

- 56 Gordon, C. 1991. 'Governmental rationality: an introduction', in Burchell, G., Gordon, C., Miller, P. (eds) *The Foucault Effect. Studies in Governmentality*. London: Harvester Wheatsheaf.
- 57 Grabher, G. 2004. 'Architectures of project-based learning: creating and sedimenting knowledge of project ecologies', *Organizational Studies*, 25: 1491-514.
- 58 Graham, S., Marvin, S. 2001. *Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London: Routledge.
- 59 Gregory, D., Urry, J. (eds) 1985. *Social Relations and Spatial Structures*. London: Macmillan.
- 60 Gustafson, P. 2001. 'Retirement migration and transnational lifestyles', *Ageing and Society*, 21: 371-94.
- 61 Hajer, M., Reijndorp, A. 2002. *In Search of the New Public Domain*. Rotterdam: NAI.
- 62 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.
- 63 Hanley, R. (ed.) 2004. *Moving People, Goods, and Information*. London and New York: Routledge.
- 64 Hannam, K., Sheller, M., Urry, J. 2006. 'Editorial: mobilities, immobilities and moorings', *Mobilities*, 1: 1-22.
- 65 Hardt, M., Negri, A. 2000. *Empire*. Cambridge, Mass: Harvard University Press (Хардт М., Негри А. Империя. М.: Праксис, 2004).
- 66 Harvey, D. 1989. *The Condition of Postmodernity*. Oxford: Blackwell.
- 67 Hayles, N. K. 1999. *How We Became Posthuman*. Chicago: University of Chicago Press.
- 68 Heidegger, M. 1962. *Being and Time*. Oxford: Blackwell (Хайдеггер М. Бытие и время. М.: Ad Marginem, 1997).
 - a. 1993. *Basic Writings* (ed. by D. Farrell Krell). London: Routledge.
- 69 Hirst, P., Thompson, G. 1999. *Globalisation in Question. Second Edition*. Cambridge: Polity.
- 70 Ingold, T. 1993. 'The temporality of the landscape', *World Archaeology*, 25: 152-74.
 - a. 2004. 'Culture on the ground', *Journal of Material Culture*, 9: 315-40.
- 71 Ito, M., Okabe, D., Matsuda, M. (eds) 2005. *Personal, Portable, Pedestrian. Mobile Phones in Japanese Life*. Cambridge, Mass: MIT Press.
- 72 Iyer, P., 2000. *The Global Soul*. London: Bloomsbury.
 - a. undated. 'The nowhere man', *Prospect Observer Taster*, 6-8.
- 73 Jain, S. 2002. 'Urban errands', *Journal of Consumer Culture*, 2: 385-404.
- 74 Jensen, O. 2006. '"Facework", flow and the city: Simmel, Goffman, and mobility in the contemporary city', *Mobilities*, 1: 143-65.
- 75 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.
- 76 Joseph, M. 1999. *Nomadic Identities: The Performance of Citizenship*. Minneapolis and London: University of Minnesota Press.
- 77 Kaplan, C. 2006. 'Mobility and war: the "cosmic view" of air power', *Environment and Planning A*, 38: 395-407.

- 78 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.
- 79 Kaufmann, V. 2002. *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology*. Aldershot: Ashgate.
- 80 Kellerman, A. 2006. *Personal Mobilities*. London: Routledge.
- 81 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.
- 82 Kesselring, S. 2006a. 'Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world', *Environment and Planning A*, 38: 269-79.
 - a. 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.
- 83 Knorr Cetina, K. 2005. 'The rise of a culture of life', *EMBO reports*, 6: S76-S80.
- 84 Kofman, E. 2004. 'Family-related migration: critical review of European studies'. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 30: 243-63/
- 85 Kuhn, T. 1970. *The Structure of Scientific Revolutions*. Chicago: University of Chicago Press (Кун Т. Структура научных революций. М.: Прогресс, 1975).
- 86 Larsen, J. 2005. 'Families seen photographing: the performativity of family photography in tourism', *Space and Culture*, 8: 416-34
- 87 Larsen, J., Axhausen, K., Urry, J. 2006. 'Geographies of social networks: meetings, travel and communications', *Mobilities*, 1: 261-83.
- 88 Lasch, C. 1980. *The Culture of Narcissism*. London: Sphere/
- 89 Lash, S. 2005. 'Lebenssoziologie: Georg Simmel in the information age?', *Theory, Culture and Society*, 22: 1-23.
- 90 Lash, S., Urry, J., Boden, B. 2006. *Global Cultural Industries. The Mediation of Things*. Cambridge: Polity.
- 91 Lassen, C. 2006. 'Rethinking central concepts of work and travel in the "age of aeromobility"', *Environment and Planning A*, 38: 301-12.
- 92 Latour, B. 1987. *Science in Action: How to Follow Scientists and Engineers through Society*. Milton Keynes: Open University Press.
 - a. 1993. *We Have Never Been Modern*, Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf (Латур Б. Нового времени не было. СПб.: Издательство Европейского университета, 2008).
 - b. 1999. 'On recalling ANT', in Law, J., Hassard J. (eds) *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell/Sociological Review.
- 93 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.
- 94 Law, J. 1994. *Organizing Modernity*. Oxford: Basil Blackwell.
 - a. 2006. 'Disaster in agriculture: or foot and mouth mobilities', *Environment and Planning A*, 38: 227-39.
 - b. Law, J., Hassard, J. (eds) 1999. *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell/Sociological Review.

- c. Law, J., Mol, A. 2001. 'Situating technoscience: an inquiry into spatialities', *Environment and Planning D: Society and Space*, 19: 609-21.
- d. Law, J., Urry, J. 2004. 'Enacting the social', *Economy and Society*, 33: 390-410.
- 95 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
- 96 Lovelock, J. 2006. *The Revenge of Gaia*. London: Allen Lane.
- 97 Lury, C. 1997. 'The objects of travel', in Rojek, C, Urry, J. (eds) *Touring Cultures: Transformations of Travel and Theory*. London: Routledge.
- 98 Lynch, M. 1993. *Scientific Practice and Ordinary Action*. Cambridge: Cambridge University Press.
- 99 Lyons, G., Jain, J., Holley, D. 2007. 'The use of travel time by rail passengers', *Transportation Research A*, 41:107-20.
- a. Lyons, G, Urry, J. 2005. 'Travel time use in the information age', *Transportation Research A*, 39: 257-76.
- 100 Makimoto, T., Manners, D. 1997. *Digital Nomad*. Chichester: John Wiley.
- 101 Marfleet, P. 2006. *Refugees in a Global Era*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- 102 Marx, K. [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*).
- a. 1973. *Grundrisse*. Harmondsworth: Penguin (*Маркс К. Экономические рукописи 1857—1861 гг. (Первоначальный вариант «Капитала»). В 2-х ч. Ч. 1—2. М.: Политиздат, 1980*).
- b. 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*).
- 103 Massey, D. 1994b. *Space, Class and Gender*. Cambridge: Polity.
- 104 Michael, M. 1996. *Constructing Identities*. London: Sage.
- a. (ed.) 2000a. *Car Cultures*. Oxford: Berg
- b. 2000b. 'Driven societies', in Miller, D. (ed.) *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- 105 Miller, D., Slater, D. 2000. *The Internet*. Oxford: Berg.
- 106 Mitleton-Kelly, E. 2003. *Complex Systems and Evolutionary Perspectives of Organisations*. London: Elsevier.
- 107 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.
- 108 Molz, J. Germann, 2006. '"Watch us wander: mobile surveillance and the surveillance of mobility', *Environment and Planning A*, 38: 377-93.
- 109 Morris, J. 2004. *Locals and Experts: The New Conservation Paradigm in th MANU Biosphere Reserve, Peru and the Yorkshire Dales National Park England*. Lancaster: Unpublished PhD thesis, Lancaster University.
- 110 Morris, M. 1988. 'At Henry Parkes Motel', *Cultural Studies*, 2: 1-47.
- 111 Neyland, D. 2005. *Privacy, Surveillance and Public Trust*. London: Macmillan.

- 112 Nicolis, G. 1995. Introduction to Non-Linear Science. Cambridge: Cambridge University Press.
- 113 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.
- 114 Ong, A. 1999. *Flexible Citizenship: The Cultural Logics of Transnationality*. Durham, US: Duke University Press.
- 115 Ong, A., Nonini, D. (eds) 1997. *Ungrounded Empires: The Cultural Politics of Modern Chinese Transnationalism*. New York: Routledge.
- 116 Papastergiadis, N. 2000. *The Turbulence of Migration: Globalization, Deterritorialization and Hybridity*. Cambridge: Polity Press.
- 117 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.
- 118 Perrow, C. 1999: *Normal Accidents*. Princeton: Princeton University Press.
- 119 Pooley, C, Turnbull, J. and Adams, M. 2005. *A Mobile Century?: Change in Everyday Mobility in Britain in the Twentieth Century*. Aldershot: Ashgate.
- 120 Pratt, M. 1992. *Imperial Eyes*. London: Routledge.
- 121 Prigogine, I. 1997. *The End of Certainty*. New York: The Free Press.
- 122 Ray, L. 2002. 'Crossing borders? Sociology, globalization and immobility', *Sociological Research Online*, 7: 1-18.
- 123 Relph, E. 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.
- 124 Rheingold, H. 2002. *Smart Mobs. The Next Social Revolution*. Cambridge, Mass: Basic Books.
- 125 Riles, A. 2001. *The Network Inside Out*. Ann Arbor: University of Michigan Press.
- 126 Root, A. 2000. 'Transport and communications', in Halsey, A., Webb, J. (eds) *Twentieth Century British Social Trends*. London: Macmillan.
- 127 Rycroft, R., Kash, D. 1999. *The Complexity Challenge*. London: Pinter.
- 128 Sassen, S. 2000. *Cities in a World Economy*. London: Pine Forge.
- 129 Schäfer, A., Victor, D. 2000. 'The future mobility of the world population', *Transportation Research A*, 34:171-205.
- 130 Scanlan, J. 2004. 'Trafficking', *Space and Culture*, 7: 386-95.
- 131 Schivelbusch, W. 1986. *The Railway Journey. Trains and Travel in the Nineteenth Century*. Oxford: Blackwell.
- 132 Sennett, R. 1977. *The Fall of Public Man*. London and Boston: Faber and Faber (Сеннет Р. Падение публичного человека. М.: Логос, 2002).
- a. 1994. *Flesh and Stone*. New York: Norton.
- 133 Serres, M. 1995. *Angels. A Modern Myth*. Paris and New York: Flammarion.
- 134 Sheller, M. 2003. *Consuming the Caribbean*. London and New York: Routledge.
- a. 2004a. 'Automotive emotions: feeling the car', *Theory, Culture and Society*, 21: 221-42.
- b. 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.
- 135 Sheller, M., Urry, J. 2003. 'Mobile transformations of "public" and "private" life', *Theory, Culture and Society* 20: 107-25.

- a. (eds) 2004. *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London: Routledge.
 - b. (eds) 2006a. *Mobile Technologies of the City*. London: Routledge.
 - c. (eds) 2006b. 'The new mobilities paradigm', *Environment and Planning A*, 38: 207-26.
- 136 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).
- 137 Simmel, G. 1990. *The Philosophy of Money*. London: Routledge.
- a. 1997. *Simmel on Culture*. Frisby, D., Featherstone, M. (eds) London: Sage.
- 138 Skeggs, B. 2004. *Class, Self, Culture*. London: Routledge.
- 139 Solnit, R. 2000. *Wanderlust. A History of Walking*. New York: Penguin.
- 140 Spitulnik, D. 2002. 'Mobile machines and fluid audiences ri lhl n l n |
- 141 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.
- 142 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.
- 143 Thomsen, T., Nielsen, L., Gudmundsson, H. (eds) 2005. *Social Perspectives on Mobility*. London: Ashgate.
- 144 Thrift, N. 1996. *Spatial Formations*. London: Sage.
- a. 2004b. 'Movement-space: the changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness', *Economy and Society*, 33: 582-604.
 - b. 2004c. 'Remembering the technological unconscious', *Environment and Planning D*, 22: 175-90.
- 145 Thrift, N., French, S. 2002. 'The automatic production of space', *Transactions of the Institute of British Geographers New Series*, 27: 309-35.
- 146 Toiskallio, K. 2002. 'The impersonal flâneur: navigation styles of social agents in urban traffic', *Space and Culture*, 5: 169-84.
- 147 Torpey, J. 2000. *The Invention of the Passport*. Cambridge: Cambridge University Press.
- 148 Tully, C. 2002. 'Youth in motion: communicative and mobile. A perspective from youth sociology', *Young*, 10: 19-43.
- 149 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).
- 150 2002b. 'Mobility and proximity', *Sociology*, 36: 255-74.
- 151 2002c. *The Tourist Gaze*. Second Edition. London: Sage.
- 152 2003a. *Global Complexity*. Cambridge: Polity.
- a. 2003b. 'Social networks, travel and talk', *British Journal of Sociology*, 54:155-75.

- b. 2004a. 'Connections', *Environment and Planning D: Society and Space*, 22: 27-38.
- c. 2004b. 'Small worlds and the new "social physics"', *Global Networks*, 4: 109-30.
- d. 2004c. 'The "system" of automobility', *Theory, Culture and Society*, 21: 25-39.
- e. 2004d. 'Death in Venice', in Shelter, M., Urry, J. (eds) *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*. London: Routledge.
- f. 2005. *Complexity*. Special issue of *Theory, Culture and Society*, 22:1-274
- 153 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.
- 154 Van der Veer, P. 1995. *Nation and Migration: The Politics of Space in the South Asian Diaspora*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- 155 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.
- 156 Verstraete, G., Cresswell, T. (eds) 2002. *Mobilizing Place, Placing Mobility*. Amsterdam: Rodopi.
- 157 Vertovec, S. 2004. 'Cheap calls: the social glue of migrant transnationalism', *Global Networks*, 4: 219-24.
- 158 Virilio, P. 1986. *Speed and Politics*. New York: Semiotext(e) ().
- a. 1997. *The Open Sky*. London: Verso.
- 159 Waldrop, M. 1994. *Complexity*. London: Penguin.
- 160 Wallerstein, I. 1996. *Open the Social Sciences*. Report of the Gulbenkian Commission on the Restructuring of the Social Sciences. Stanford: Stanford University Press.
- 161 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).
- 162 Wellman, B., Haythornthwaite, L. (eds) 2002. *Internet in Everyday Life*. London: Blackwell.
- 163 Whatmore, S. 2002. *Hybrid Geographies: Natures, Cultures, Spaces*. London: Sage.
- 164 Whitelegg, J. 1997. *Critical Mass*. London: Pluto.
- 165 Whitelegg, J., Haq, G. (eds) 2003. *The Earthscan Reader in World Transport Policy and Practice*. Earthscan, London.
- 166 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.
- 167 Wolff, J. 1993. 'On the road again: metaphors of travel in cultural criticism', *Cultural Studies*, 7: 224-39.
- 168 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.

- 169 World Travel and Tourism Council 2006. *Media and Resources Centre*
<http://www.wtc.org/2004tsa/frameset2a.htm> (accessed 7.3.06).
- 170 Zimmerman, M. 1990. *Heidegger's Confrontation with Modernity*.
Bloomington: Indiana University Press.
- 171 Zohar, D., Marshall, I. 1994. *The Quantum Society*. New York: William Morrow.
- 172 Zukin, S. 2003. 'Home-shopping in the global marketplace', paper presented to 'Les
sens du mouvement' colloquium, Cerisy-la-Salle. Normandy, June.