

ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

О. Запорожец

**ОТКРЫТИЕ МЕТРОПОЛЬЗОВАТЕЛЯ:
АНТРОПОЛОГИЯ ГОРОДСКОЙ
ПОДЗЕМКИ**

Препринт WP6/2013/07

Серия WP6

Гуманитарные исследования

Москва
2013

Редактор серии WP6
«Гуманитарные исследования»
И.М. Савельева

Запорожец, О. Открытие метропользователя: антропология городской подземки [Электронный ресурс] : препринт WP6/2013/07 / О. Запорожец ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – Электрон. текст. дан. (450 КБ). – М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. – (Серия WP6 «Гуманитарные исследования»). – 28 с.

Текст намечает контуры антропологической перспективы рассмотрения метро. Одно из основных городских изобретений модерности, оно определяется как «лаборатория» городской жизни в целом: место производства городского пространства, типов коммуникации, правил и навыков городской жизни. Текст фокусируется на метропользователях, чьими действиями не только поддерживается функционирование метро, но и создаются новые сценарии его использования. Их навыки и компетенции, телесные опыты рассматриваются как основания связки или разрыва метро и городского пространства. Использование метро анализируется как способ выстраивания отношений человека с городской средой, управления многообразием городских опытов.

Запорожец Оксана – ведущий научный сотрудник ИГИТИ им. А.В. Полетаева НИУ ВШЭ.

Работа выполнена при поддержке индивидуального гранта Научного фонда НИУ ВШЭ № 12-01-0060 «Метро: использование и переопределение городского транзитного пространства».

Zaporozhets, Oksana. The Discovery of Subway User: The Anthropology of Urban Underground [Electronic resource] : Working paper WP6/2013/07 / O. Zaporozhets ; National Research University Higher School of Economics. – Electronic text data (450 KB). – Moscow : Publishing House of the Higher School of Economics, 2013. – (Series WP6 “Humanities”) (in Russian). – 28 p.

Being one of the most significant modern urban inventions, subway is considered as the laboratory of urban life in general. It brought to life new spatial structures, types of communication, rules and skills of living in the city. The anthropological approach to subway focusing on the subway users is suggested. Subway users are identified both as those who follow the prescribed trajectories and as the active interpreters of the subway scenarios. Their skills and competences, bodily practices are analyzed as the ones (dis)connecting city and subway. The usage of the subway is described as a tool that gives new possibilities to urbanites in their management and coping with the plurality of everyday urban experiences.

Zaporozhets Oksana – leading research fellow, Poletayev Institute for Theoretical and Historical Studies in the Humanities, National Research University Higher School of Economics.

**Препринты Национального исследовательского университета
«Высшая школа экономики» размещаются по адресу: <http://www.hse.ru/org/hse/wp>**

© Запорожец О., 2013

© Оформление. Издательский дом
Высшей школы экономики, 2013

Своей успешностью современный город во многом обязан подземному миру¹. Это радикальное утверждение Розалинды Вильямс определенно задает городским исследованиям новое направление поиска. Однако за открытием «городского подземелья» сегодня, скорее, стоит признание многослойности и сложной переплетенности ткани городской жизни, нежели внимание к подземному миру как таковому. Последний до сих пор остается культурным воображаемым: чаще – приютом городских страхов – от крыс-мутантов до масштабных технологических катастроф, реже – проекцией городских надежд и возможностей².

Метро или подземка – одно из важнейших городских изобретений модерности. Это не столько вид транспорта, сколько «лаборатория» городской жизни в целом: место производства городского пространства, типов коммуникации, общих и особых правил и навыков городской жизни. Несмотря на очевидную значимость метро в современных мегаполисах, это подземное расширение города редко попадает в поле зрения исследователей. Размышляя о городе, неизвестном его жителям или исследователям, Стив Пайл обращает внимание на то, что незнакомое зачастую не скрыто от глаз и не является тайной или чем-то усиленно охраняемым. Напротив, оно «слишком заметно, находится прямо перед глазами, растворено в рутине повседневности... оно столь привычно, что мы фактически не ощущаем его присутствия»³. Метро – типичный пример слишком знакомого, но одновременно абсолютно неизвестного фрагмента городской жизни.

Этот текст намечает контуры антропологической перспективы рассмотрения метро и соотносит ее с имеющимися, признаться, немногочисленными традициями его исследования. Антропология метро – это попытка рассмотреть его из перспективы людей (многочисленных и разнообразных создателей, служителей и пользователей), чьими ежедневными действиями и усилиями не только поддерживается функционирование, но и создается культурная ткань особого городского пространства. Быть чувствительным к человеку в данном случае означает быть внимательным к сложным средам (пространственным, технологическим, ма-

¹ См.: *Williams* 2008. P. 67.

² *Боймерс* 2002.

³ *Pile* 2000. P. 264.

териальным и многим другим), в которых он оказывается и отношения с которыми создают особые опыты метро и городской жизни в целом. Разговор об антропологии метро – задача стратегическая, способная обеспечить работой не одно поколение социальных исследователей. Намерения данного текста гораздо скромнее – рассмотреть отношения метропользователей как ключевых персонажей «подземного мира» с метро и городом. В чем необходимость подобной настройки оптики?

Метропользователи долгие годы оставались фигурами умолчания в городских исследованиях. Мой интерес к ним связан с неоднозначно воспринимаемой, но отчетливо проявляющейся в городских исследованиях тенденцией гуманизации – восприятия города как пространства взаимодействия его жителей⁴. За интересом к метро стоит общий интерес к освоению и проживанию города его жителями, к их действиям, создающим и меняющим городские структуры и городскую среду. На первый взгляд метро кажется жесткой системой, не подлежащей изменению. И все же следует признать, что никакая система не существует в запланированном виде, ничто не может быть объектом тотального контроля. Описывая советский город 1970–1980-х годов, Джон Бушнелл отмечает, что даже самые авторитарные режимы не могут обеспечить постоянный контроль всего городского пространства⁵, с его складками, изгибами и сложными переплетениями. Пользуясь зонами слабой регламентации, возможностями и сбоями системы, метропользователи создают сценарии, не предусмотренные изначальным планом или функциональными рамками метро, вносящие разнообразие в его использование. Помимо этого, очевидно, что открытость или закрытость пространства для изменений всегда относительна⁶. Степень открытости определяется не только внутренними возможностями пространства. Она раскрывается через его отношения с другими местами или технологическими системами. И в этом случае метро может рассматриваться как зона определенной свободы действий, возможностей выбора по сравнению с рядом современных систем, например, дорожным навигатором.

Фрагментарность подхода – его сосредоточенность на метропользователях – в данном случае не ограничение, но возможность дать слово новым персонажам городской жизни, внимательно разглядеть логики их

⁴ Более подробное обоснование необходимости антропологизации современных городских исследований см.: *Бредникова, Запорожец* 2014 (в печати).

⁵ См.: *Bushnell* 1990.

⁶ Основные идеи релятивистского подхода к пространству см.: *Massey* 2005.

действий. Также стоит признать, что взгляд «с высоты птичьего полета» в городских исследованиях, равно как и в социальных науках в целом, постепенно уступает место олигоптической модели зрения. «Видеть мало, но видеть хорошо»⁷, видеть действительность из перспектив множества ее участников – постепенно становится рабочим принципом городских исследований. Этот принцип возвращает городу человеческое измерение, открывая его как место со-присутствия и взаимодействия множества отдельных людей и сообществ. Предлагаемый подход позволяет рассматривать городскую жизнь не столько как поле действия оформившихся структур и институтов, сколько как набор слабоструктурированных разнонаправленных действий, приводящих ее в движение. Сосредоточенность на метропользователе не означает игнорирование значимых городских или общих культурных контекстов. Исследователи, реабилитирующие пассажира в качестве важного участника городской жизни и повседневной мобильности, отмечают: «Открытие» пассажира – это отнюдь не поэтизация мира повседневных опытов, а признание сложной переплетенности индивидуальных практик и действия социальных структур, бюрократических институтов, транспортной инфраструктуры⁸. Метропользователь, действующий в гораздо более сложных и многомерных по сравнению с другими видами городского транзита средах, становится важной фигурой для понимания и городского транспорта, и современного много-слоного, фрагментарного, постоянно связываемого и разделяемого города.

Метрополитен как новый городской объект

Метропользователь – одна из множества ролей, привнесенных в городскую жизнь созданием подземки. Первая в мире линия метро открылась в Лондоне в январе 1863 года. В отличие от других видов общественного транспорта, повторявших изгибы города, вписывавшихся в существующую городскую застройку или дорожную сеть, метро изначально ориентировалось на «перекраивание» городского пространства. Открытие дополнительного измерения города, умножающего возможности перемещения, казалось действенным выходом из ловушки застыв-

⁷ Latour 2005. P. 181.

⁸ Adey, Bissell, Laurier 2011. P. 1008.

шей городской формы, затруднявшей или делавшей и вовсе невозможным движение многократно увеличившихся транспортных и пассажирских потоков. Изображения XIX века передают хаос дорожного движения или, точнее, ужас совместного стояния, когда пешеходы, всадники, повозки и омнибусы сражались за возможность сколь-нибудь заметного продвижения.

Метро было важным технологическим новшеством, придавшим ускорение городской жизни. Скорость, одна из основных ценностей нового общества, изначально не была городским феноменом. Она – неотъемлемая часть дальних странствий, поездок между городами, связанных железнодорожным сообщением. Горожане нередко сетовали, что добраться до другого города куда проще, чем переехать из района в район⁹. Метро проявляло и поддерживало увеличивающиеся масштабы городской жизни, создавало массовый город. Уже в первый год существования Лондонской подземки количество пассажиров, перевозимых за год, исчислялось в миллионах, а за день – в десятках тысяч¹⁰. Постепенно прирастая километрами путей и новыми станциями, оно связывало город в единое целое, обеспечивая неведомые до этого горожанам быстроту, беспрепятственность и относительную доступность перемещений. Оно одновременно и сжимало пространство, превращая город в место транзита, и расширяло его, увеличивая доступность новых мест¹¹.

Помимо пространственной связанности, метро постепенно создавало и временную непрерывность города. Разрывы между отправлением поездов по сравнению с зачастую непредсказуемыми интервалами движения наземного транспорта были минимальными. Метро работало большую часть суток. С самого начала Лондонская подземка открывалась в 6 утра и закрывалась в 12 ночи в будние дни, в 8 утра и 10 вечера – в выходные¹². Во многом при помощи метро город становился не только местом работы, но и праздником жизни, местом развлечений. «Покупай рано!», – призывал в 1920–1930-х годах рекламный постер лондонской

⁹ В работе Лорейн Дейл приводится отрывок из публикации в «Нью-Йорк Трибьюн» середины 19-го века «Половина дороги из Нью-Йорка до Филадельфии занимает гораздо меньше времени, чем поездка по Бродвею». Цит. по: *Diehl* 2004. P. 21.

¹⁰ *Day, Reed* 2010. P. 8. Всего за первый год работы метро было перевезено 2 750 000 человек (на милью метрополитена), дневной объем перевозок составлял 26 500 человек.

¹¹ О метаморфозах пространства и времени, связанных с появлением новых транспортных средств см.: *Schivelbusch* 1986. P. 35.

¹² Информация: London Transport Museum.

подземки. Попадание новых объектов в орбиту метрополитена в свою очередь меняло график его работы, уравнивало будни и выходные. Любопытно, что один из первых «метроколлапсов» случился в Нью-Йорке в погожий выходной 1904 года, когда около миллиона человек попытались проехать на метро, рассчитанном на 350 тысяч перевозок в день¹³. Очевидно, что индустриализация отдыха – появление парков развлечений, кинотеатров, спортивных сооружений и торговых центров – переместила выходные за пределы домашнего круга, попутно внося разнообразие в маршруты метро. Ранее связывавшее транзитные пространства, дом и работу, метро включило в орбиту значимых городских пространств места отдыха и развлечений.

Появление метро в мегаполисах решало вполне прагматические задачи массового и скоростного городского транзита. Однако решение о строительстве метро далеко не всегда принималось только на основе локальных потребностей. Московское метро изначально встраивалось советским руководством в глобальные координаты. По замыслу создателей оно должно было стать самым лучшим и красивым метро мира¹⁴. «Этот проект был связан с амбициями советского руководства, нацеливавшего страну на соревнование с самыми выдающимися индустриальными и инженерными достижениями Запада... Метро задумывалось и строилось как глобальный, общесоюзный проект»¹⁵. Метро было идеологическим проектом, витриной достижений Москвы как столичного города, всей страны в целом. Оно одновременно выступало и олицетворением свершений советского общества, и канвой, «на которой была запечатлена официальная визуальная культура того времени»¹⁶, представляющей наиболее значимые достижения СССР.

Сегодня метро существует в 188 городах мира. Современные метрополитены могут быть связаны с первыми подземками скорее номинально – сохранением общих принципов организации: использованием базовой технологии перемещения, некоторыми элементами пространственной организации, функциональным назначением, и наконец, общим именем. Однако связь может быть и органической, ведь некоторые современные метросистемы включают в себя отрезки вековой давности. Значение метро как городской связки в настоящее время постоянно под-

¹³ Diehl 2004. P. 45.

¹⁴ См.: *Ноїтатц* 2013.

¹⁵ *Махоуни* 2010. С. 136.

¹⁶ *Махоуни* 2002.

тверждается многомиллионными пассажирскими потоками, активными общественными дебатами о перспективах его развития, мерами городской политики, направленными на его совершенствование, превращением его в иконический образ современной городской культуры. Отправной точкой дальнейших рассуждений является утверждение, что значения и смыслы метро как одного из базовых механизмов современных городов во многом не предзаданы, но конвенциональны. Особую роль в формировании этих конвенций играют метропользователи.

Человек в метро: внимание к метропользователю

Масштабность метро словно предопределяет исследовательскую оптику. Исследования метро – во многом область панорамного взгляда, чувствительного к «духу эпохи», истории города, технологии, общим конвенциям городской жизни, но удивительно бесчувственного к его создателям, сотрудникам или пользователям. Метрополитен определенно предстает местом действия структур, технологий, порой – идеологий, но не людей. Исключением из правил можно считать культурную историю метро. Однако и она до недавнего времени была, скорее, историей создателей (разработчиков, строителей, патронов), но не пользователей подземки¹⁷. Еще одна попытка «очеловечить» метро предпринималась социально-психологическими и социологическими исследованиями транзитных пространств, переживавшими пик популярности в 1960–1970-х годах¹⁸. Их исходная установка – понять метро как место общения и выработки особых компетенций горожанина – была порой весьма успешна. В частности, Джейни Левайн с коллегами отмечала появление особых телесных навыков метропользователя «...компетентность пассажира проявляется в способности сидеть с закрытыми глазами или даже спать, но в момент, когда поезд подходит к нужной остановке, внезапно вскочить и выбраться из вагона»¹⁹. И все же, гораздо чаще в подобных исследованиях метро представлялось как место, в котором проявлялись универсальные логики взаимодействия (например, общие моральные принципы, гендерные

¹⁷ См.: *Wolmar* 2012; *Day, Reed* 2010; *Hoïmanу* 2013.

¹⁸ См.: *Davis, Levine* 1967.

¹⁹ *Levine, Vinson, Wood* 1973.

или расовые установки)²⁰. Предполагалось, что спускаясь в метро, горожане продолжают действовать в рамках однажды усвоенных культурных конвенций.

Неразработанность антропологической перспективы в исследованиях метро случай, увы, не уникальный. Это отражение общей аналитической ситуации, отводящей человеческой жизни роль иллюстрации социального порядка. В случае с метро положение усугубляется характером технологии, масштабами пространства, массовостью потоков, минимизирующих активность пользователей.

Отстраненный, панорамный взгляд на метро исполнен пессимизма. Эта перспектива удивительным образом объединяет социальную теорию и массовую культуру. В «Новых временах» Чарли Чаплина²¹ толпа, выходящая из метро, ничем не отличается от стада овец, выпускаемых из загона: столь же одинаковых ведомых, одержимых движением. Метро уподобляется механизму – конвейеру, своим появлением и массовым использованием, несколько опередившему заводские технологии. Масштаб и массовость, стабильность маршрутов и непрерывность движения, равно как и предзаданность происходящего, подчеркивают сходство метро с механизмом. Его быстрое распространение в крупных европейских и американских городах позволяет сторонникам панорамного подхода уверенно говорить о технологической унификации и синхронизации городской жизни, создании современного города. Механизация жизни города и жизни «метропользователя» признается одним из наиболее разрушительных эффектов, производимых метро. В массовой культуре метро нередко становится символом жизни, а предзаданность траектории движения – метафорой жизненной колеи. В фильме «Осенний марафон»²² неспособность главного героя нарушить существующий порядок вещей, вернуть контроль над своей жизнью, подчеркивается его долгой поездкой в метро и медленным подъемом по эскалатору, подтверждая ранее сказанное им: «Я свою жизнь переменить уже не могу».

Панорамная перспектива, как правило, нечувствительна к темпоральности, в том числе и к истории метро, хотя именно обращение к истории позволяет увидеть в метро не колею или эффективнейший механизм стандартизации городской жизни, но точку выбора. Проекты и планы созда-

²⁰ См.: *Maines* 1977.

²¹ «Новые времена» режиссер Чарли Чаплин, США, 1936.

²² «Осенний марафон», режиссер Григорий Данелия, СССР, 1979.

ния метро изначально наполнены размышлениями о пространственных векторах развития города, сомнениями в отношении освоения городской вертикали. Устремлять ли город вверх или погружать вниз? Для создателей лондонского метро, всерьез рассматривавших вариант высотных путей, сопровождаемых стеклянными пассажирами, вариант «подземки» не был столь очевидным.

Изменение режима видения – погружение аналитика в жизнь метро – меняет ощущение происходящего. Метро наполняется событиями, спонтанными действиями, личными историями. «Подземка» Энтони Эсквита²³ переносит основные события фильма в метро, неожиданно открывающееся как пространство возможностей: встреч, разговоров, флирта. Близкая оптика обнаруживает «метропользователей», которые не только подчиняются заданной логике, но и более или менее успешно обживают пространство, наполняя его собственными смыслами. В своей книге «В метро»²⁴ Марк Оже искусно управляет масштабом рассмотрения. Написанная как личный рассказ, она передает атмосферу метро, образуемую и едва уловимыми детскими воспоминаниями, и четкими прагматическими знаниями опытного пользователя, и общими представлениями о городской жизни. Пространство метро раскрывается как пространство, способное быть если не одомашненным, то наверняка очеловеченным, наполненным множеством не предусмотренных создателями действий и смыслов.

Кажущееся очевидным внимание к человеку сегодня является предметом ожесточенных дискуссий в городских и транспортных исследованиях. Для части исследователей разговор о «человеческом» городе кажется размышлением о городе, которого уже давно не существует²⁵. Современный город представляется пространством гибридов²⁶ – сплава человека и технических устройств (например, автомобилей), наделяемых интеллектом и возможностью принятия решений или, по меньшей мере, миром протезов – внешних расширений (оптических приспособлений²⁷, автоматов – лифтов, эскалаторов, автоматических дверей и пр.), принимающих на себя ряд функций и усиливающих способности человека.

²³ «Underground» directed by Anthony Asquith, UK, 1928 («Подземка» режиссер Энтони Эсквит, Великобритания, 1928).

²⁴ *Auge* 2002.

²⁵ *Amin, Thrift* 2002.

²⁶ *Thrift* 2005.

²⁷ *Virilio* 1997, *Вирильо* 2004; *Маклюен* 2003.



Кадры из фильма «Подземка» (1928), режиссер Э. Эсквит

Другая часть, напротив, открывает человеческое изменение города, описывая роли и опыты, создающие современный город. И если пешеход во многих его разновидностях (фланер²⁸, дрейфующий²⁹, рефлексивный прохожий³⁰) – привычная фигура для городских исследований, то роль пассажира, как одна из важнейших ролей современного горожанина, открывается совсем недавно³¹.

Возрастающее внимание к пассажиру убедительно свидетельствует о рутинизации мобильности, признании значимости ее повседневных потоков. Сосредоточенные ранее на символических фигурах мобильности – паломниках, бродягах, странниках и номадах³² – исследователи постепенно открывают близкий мир повседневности, переходя от аллего-

²⁸ Беньямин 2000.

²⁹ Дебор 1958.

³⁰ Wunderlich 2008.

³¹ Adey, Bissell, Laurier 2011.

³² Bauman 2000; Cresswell 2006; Cresswell, Merriman 2011.

рических образов и знаков эпохи к прозаическим реалиям. Пассивность пассажира общественного транспорта, ранее служившая основным поводом для игнорирования и предпочтения ему более активных участников перемещений (автомобилистов, пешеходов), прочерчивающих свои маршруты, ставится под сомнение. Повседневное перемещение признается сочетанием навыков приспособления к заданным условиям и импровизации, творчества³³.

Повторяемость ежедневных путешествий, их рутинность, регулируемость внешними конвенциями больше не рассматриваются в логике колеи. «Повседневность всегда может стать чем-то другим»³⁴ – новый принцип исследования регулярных городских перемещений. Следование этой логике предполагает, что предсказуемость повседневности и наличие четких правил регулярной мобильности расширяют возможность действий пассажиров, позволяя им приспособливать существующие возможности к своим интересам или и вовсе явно или скрыто обходить действующие правила. Время перемещения – легко вычисляемое и фиксированное – становится разновидностью свободного времени. Оно рационализируется – его планируют, к нему заранее готовятся, подбирая набор дорожных занятий или развлечений. Оно заполняется действиями, не предписанными сценариями перемещения: прослушиванием музыки, компьютерными играми, чтением, подготовкой к занятиям и пр. Важно добавить, что при всей рутинности и предсказуемости повседневные перемещения не свободны от случайностей, нарушений, сбоев – остановок и опозданий, отмен и аварий. Эти ситуации, нарушающие привычную логику движения, также дают возможность пассажирам действовать самостоятельно, создавать собственные траектории перемещения и сценарии действия.

Таким образом, происходящая настройка теоретической оптики позволяет обнаружить непредсказуемость, самостоятельность и вариативность действий пассажиров общественного транспорта. Однако открывающаяся свобода действий вовсе не безгранична: «Признаем, что не все пассажиры – информированные, самостоятельные, стратегически мыслящие, рациональные, творческие акторы»³⁵. Более того, степень пассажирской (не)свободы – отчасти результат структурных условий, ритмов

³³ *Vannini* 2011. P. 1032.

³⁴ *Binnie et al.* 2007.

³⁵ *Vannini* 2011. P. 1032.

общественного транспорта. Улучшение обеспечения транспортом, повышение комфорта и безопасности поездок, безусловно, увеличивает свободу маневра. И все же признание пассажира самостоятельным и творческим персонажем городской жизни при всей условности свободы и творчества – крайне важный шаг, позволяющий обнаружить агентские, зависящие от человека отношения с транспортом. Именно они проявляются, «какой творческой и искусной может быть обычная поездка»³⁶.

Открытие пассажира как активного участника городских перемещений теоретически крайне значимо. Оно актуализирует серию исследовательских вопросов, проясняющих состояние современной мобильности: каковы пределы активности и свободы выбора? Как пассажир структурирует время и пространство перемещений? Какими смыслами его наполняет, происходит ли создание пространства разделенных смыслов?

Конечно, роль пассажира в значительной степени определяет действия большинства пользователей метрополитена. И все же сложность устройства метро как подземного аналога города, во многом повторяющего структуру наземного пространства – с пешеходными зонами, торговыми точками, собственными достопримечательностями, изначально предполагает большую вариативность действий. В метро не только едут из пункта А в пункт Б, но и коротают время, встречаются, торгуют и занимаются множеством других привычных и не очень дел. Его пространство создает возможность для маневра, для постоянного расшатывания роли пассажира как единственно возможной. В длинных изгибах подземных тоннелей мы превращаемся в метрпешеходов. В любой момент мы можем стать покупателями, зрителями импровизированных концертов, ожидающими встречи. Эта постоянная изменчивость ролей делает, на мой взгляд, категорию «метропользователь» гораздо более точной для описания опыта подземных путешествий. Роль пассажира в этом случае становится лишь одной из точек сборки различных опытов.

Метро: создание новых компетенций горожанина

Метро относится аналитиками к числу транзитных пространств. Кажется, что подобное признание играет с ним злую шутку. Транзитное

³⁶ *Vannini* 2011. P. 1032.

пространство – это то, мимо чего проходят, на что не обращают внимание, не считают значимым³⁷. Базовые исследовательские оптики (макро- и микроанализ) в равной степени упускают метро из поля зрения. Первая делает его частным случаем, проявлением базовых современных логик и технологий. Вторая в такой степени сосредотачивается на метро, что представляет его как самодостаточное, едва ли не герметичное пространство. Подобная перспектива намеренно исключает из рассмотрения другие пространства, разрушает связь метрополитена с городом. Изначально существующий как допущение, этот разрыв со временем становится негласной нормой.

Связь метрополитена и города – основной сюжет дальнейшего рассказа. Достаточно абстрактный вопрос о соотношении метро и городской жизни теряет свою умозрительность, когда в центре внимания оказывается горожанин, регулярно или время от времени совершающий поездки на метро. Именно метропользователь своим телом, ощущениями, представлениями, навыками, ритмом и скоростью своего движения и многочисленными маневрами связывает город с пространством метрополитена, равно как и само пространство подземки в некоторую целостность. В этом случае вопрос о связи города и метро становится вопросом о способности метропользователя прокладывать городские маршруты, о навыках ориентирования в разных семиотических средах, о компетенциях и возможностях приспособлять пространство под свои интересы. На языке современных компьютерных программ такое приспособление называется кастомизацией (от англ. слова *customize*) – приданием системе желаемых параметров, превращающих ее в пригодную и удобную для жизни оболочку.

Размышления об отношениях города и метрополитена отчасти основаны на фланерских опытах автора – спонтанных, слабоструктурированных, но достаточно регулярных наблюдениях за функционированием метро в ряде европейских мегаполисов (Лондоне, Стокгольме, Будапеште). У работы есть и более весомые основания – серия включенных наблюдений и интервью с метропользователями, проведенных с января по декабрь 2013 года в Москве и Казани³⁸, анализ интернет-блогов и форумов, газетных и журнальных статей, посвященных метрополитену.

³⁷ См.: *Auge* 1995. P. 94.

³⁸ В настоящее время коллекция интервью насчитывает 20 интервью (15 с жителями Казани, 5 – с жителями Москвы) и продолжает пополняться.

Выбирая Москву и Казань в качестве основных локаций, я обращалась к полярным случаям – метрополитенам с разной историей (самому старому (1935 год) и самому молодому (2005 год) в России), разным значением в городском физическом (190 и 10 станций) и символическом пространстве. Случай казанского метро с его короткой историей и непротяженным маршрутом был крайне важным для понимания того, как происходит привыкание горожан к подземке.

Важно уточнить, что в дальнейшем речь пойдет не о метрополитенах конкретных городов в конкретный период времени. Это важная и сложная самостоятельная задача. Данный текст размечает контуры исследовательского подхода к метро, именно поэтому размышления будут посвящены не конкретным случаям, но метрополитену как аналитическому объекту. Прежде чем обращаться к различиям и деталям, мне показалось важным понять, как возникает некоторая критическая масса навыков и логик обращения, образующая «сущность» метрополитена. Я понимаю всю условность разговора о метро «в общем». Подземку однозначно нельзя назвать универсальной технологией: ее устройство в различных городах, а иногда и в пределах одного города существенно отличается. Старые ветки Лондонского, Нью-Йоркского или Будапештского метро словно закапсулировали городскую жизнь вековой давности. Узкие, неглубокие, с тусклым освещением, рассчитанные на небольшое число пассажиров, они не похожи на новые станции, будучи выкроенными по меркам других пассажиров, другого города. И все же при всех отличиях схожесть устройства метро, общность технологий создают критическую массу общих опытов и навыков метропользователя, о которых и пойдет речь в дальнейшем.

Навыки метропользователя: связывая подземку и наземный город

Метро легко находится опытным горожанином даже без помощи специальных опознавательных знаков. Оно вырабатывает собственную систему распознавания: возле него всегда сгущаются потоки людей, ускоряется движение, интенсифицируется торговля. Это знание – навык распознавания метро в городском пространстве. Можно предположить, что совокупность навыков, позволяющих горожанину идентифицировать

метро и вести себя в нем, как раз и обеспечивает значимую связку или разрыв между пространством города и метрополитена. Современные горожане подготовлены к спуску в метро не только благодаря тому, что изначально знают о его существовании, но и во многом благодаря технологической насыщенности современной городской жизни. Навыки пользования метро нередко создаются *за его пределами* – эскалаторами, рамками безопасности, турникетами, торговыми автоматами и многими другими технологиями, а также видами общественного транспорта, являющимися неотъемлемыми составляющими городской жизни:

«И: Можете ли Вы вспомнить свою первую поездку на метро?»

Инф: Ну, а что поездка как поездка... Нет, ну, а что особенного? Эскалаторы они везде сейчас есть, в любом торговом центре» (студент, 21 год, приезжий, живет в Казани 4 года).

«Нет, ну, мы же постоянно проходим через рамки в торговых центрах. Почему это должно нас как-то особенно задевать в метро?» (аналитик, 30 лет, приезжая, живет в Москве 3 года).

Сегодняшняя растворенность метро в ряде других городских опытов и навыков значительно отличается от недавнего прошлого. Еще несколько десятилетий назад метро было сосредоточением технологических новшеств, практически недоступных в других местах города. На метро не просто ездил из пункта А в пункт Б, его показывали приезжим как диковинку, на нем катались, стремясь получить ни с чем не сопоставимый опыт:

«Я помню, что нам тогда показывали основные достопримечательности: мавзолей, Кремль и т.д. Но самым ярким впечатлением было метро... Мне казалось, что эта дорожка меня съест, потому что эти ступеньки так переворачиваются, или провалится эта штука. И когда я ехала в метро, у меня замирало сердце идти по этим ступенькам. Но потом это стало таким элементом игры что ли или развлечения... Это была какая-то сказка, что лестница тебя куда-то несет: или вверх, или вниз» (преподаватель, 42 года, живет в Казани 25 лет).

И все же сегодня вполне можно говорить не только о растворенности и привычности метро для города, но и о его особенностях. Выстраивание городских маршрутов – один из навыков, позволяющих разграничивать пространство города и метро. Разветвленные линии метрополитена мож-

но представить как миры, параллельные городу. Их изолированность от наземного мира – величина непостоянная. Она образуется не глубиной залегания станций или путей, вдохновляющей шутки об условности «подземного мира»: «ну, как можно говорить о лондонской подземке, если 55% путей проходят над землей?»³⁹. Изолированность – это, прежде всего, ощущение связи надземного и подземного пространства, основанное на навыках навигации метропользователей. Осваивая метро, горожане могут намеренно или случайно превращать его в единственную систему ориентирования, единственно возможную связку наземных пространств. В этом случае город минует, «проезжается мимо». Он существует, скорее, как общая идея, нежели как пространство опытов. Незапланированный выход на поверхность рождает чувство потерянности. Он делает очевидной, возможно, временную, но остро переживаемую человеком неспособность ориентироваться в других пространственных координатах и знаковых системах. Можно вспомнить множество примеров, когда сбой привычных метромаршрутов обнаруживал неспособность к наземной ориентации. Существуют и менее радикальные примеры разрывов: у выходящего из метро и не знакомого с наземным пространством человека какое-то время уходит на перестройку оптики. Он продолжает по привычке цепляться взглядом за указатели направлений и названий, находящиеся неподалеку от метро и продолжающие создавать пространственные «коридоры», пока не без усилий и недовольств не переходит к более привычной городской навигации – по номерам домов, пространственным знакам, ответам прохожих.

Прокладывание городских маршрутов может быть занятием вполне самостоятельным и рациональным, принимающим во внимание множество обстоятельств, но может быть и «опытом в наследство» – ситуацией, когда с детства горожанин привыкает перемещаться по городу определенным образом, и в дальнейшем лишь повторяет траектории, но не проблематизирует, не оспаривает их. Осознанный выбор метро как способа передвижения обычно объясняется стремлением горожан к быстрой и кратковременной поездке. Однако выбор метро – это выбор и отношений с городом, иногда вполне рефлексивных, иногда находящихся на грани осознаваемого. Отдавая предпочтение метро, путешествующие создают свой «город в миниатюре», выбирают уменьшенную версию городского пространства и контролируемые городские опыты. Огромный

³⁹ *Martin* 2013.

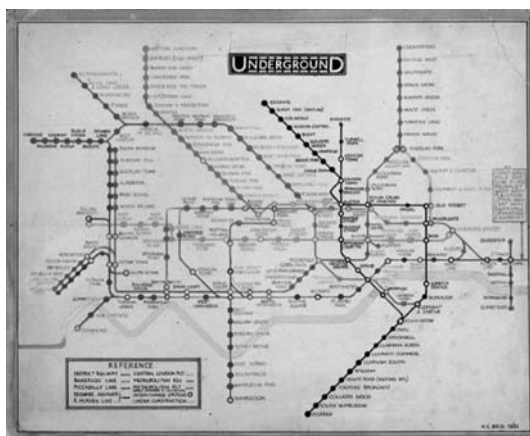
не соразмерный человеку мегаполис, слишком масштабный, чтобы быть частью повседневного опыта, слишком сложный для самостоятельного ориентирования, в этом случае «схлопывается» до фиксированных точек на карте и пространств возле них. Его уже можно понять и хоть как-то освоить. От оглушающего многообразия городских звуков, запахов, знаков, столкновений пассажиров защищают темнота тоннелей, многократно выверенная тональность звучания, стандартизированность надписей и многое другое. Метро становится не колеей, но гарантированным убежищем от разнообразия большого города, эффективной для его пользователей связкой пространств. Неслучайно метро так одновременно боится и любит приезжие.

Еще немного об изолированности подземки: карта метро как свидетельство

Изолированность подземки от городского пространства подтверждается не только особенностью опытов и навыков метропользователей, но и ее наиболее популярным и востребованным образом – картой. Привычные нам карты метро представляют собой абстрактные схемы движения и практически полностью игнорируют физическое пространство города. Обращение к эволюции карт лондонского метро позволяет понять, как происходил разрыв подземного и наземного пространств, сегодня воспринимаемый как данность. Первые карты метрополитена представляли собой схемы маршрутов, наложенные на карту города. Развитие и усложнение лондонской подземки постепенно переопределяло интересы пассажиров. Понять общую логику организации транзитного пространства, сориентироваться здесь и сейчас становилось для них гораздо важнее, чем постоянно соотносить свои перемещения с наземным пространством. Гарри Бек интуитивно улавливает запросы миллионов метропользователей и в 1931 году создает новую карту метро. Ее отличие от предшественниц заключалось в том, что она больше не была *картой города с метрополитеном*, но стала *картой метрополитена*, своеобразной декларацией независимости. Сущность манипуляций, проделанных с картой, отчасти объясняется профессиональной подготовкой Бека. Он был чертежником, специалистом по электрическим цепям, временно нанятым на работу Лондонским метрополитеном. Создавая карту, Бек об-



Карта лондонского метро 1908 года



Карта лондонского метро 1931 года

ращался к тому, что хорошо знал и предложил использовать схему электрической цепи в качестве прототипа карты метрополитена⁴⁰. Он уловил основное желание метропользователей быстро и легко ориентироваться в маршрутах подземки и упростил карту, стерев с нее город. Из всей разветвленной сети улиц, дорог и других городских ориентиров на новой

⁴⁰ A History of the London Tube Map. Ресурс доступен по адресу: <http://homepage.nfl-world.com/clivebillson/tube/tube.html>.

карте осталась лишь Темза. Иные городские места упоминались только в дополнительной легенде – списке, соотносящем станции метро и городские достопримечательности. Представляя новую карту публике, администрация лондонского метрополитена опасалась возмущений и недовольств, однако позднее с удовлетворением признавала, что «карта была встречена с большим энтузиазмом»⁴¹.

Метро как пространство выборов. Навыки ориентации в сложной пространственной системе

Спуск и поездка в метро вырабатывают у пользователей подземки особые навыки навигации. На поверхности вся городская среда или любой ее фрагмент могут служить ориентирами. Проезжая по городу, мы не столько вглядываемся в названия остановок, сколько стремимся выхватить взглядом здания, вывески, памятники, особые знаки, иными словами, все то, что в нашем сознании связано с местом и помогает его опознать. Семиотическая среда подземки ограничена. Она инструктивна и директивна. Марк Оже отмечает, что метро – это, прежде всего, знаки и тексты, регулирующие направление движения и общение метропользователей⁴². Ранняя социальная реклама лондонского метро адресуется к уже грамотным горожанам, убеждая их: «Не спрашивайте у полицейских или служащих, посмотрите на карту»⁴³. Более поздние практики московского метро продолжают эту традицию. Посетителям, в частности, запрещается обращаться за справками к служащим у эскалатора. Система навигации метро стремится быть замкнутой на визуальных сообщениях. Коммуникация, с одной стороны, не поощряется, с другой – оказывается попросту невозможной или бессмысленной в ситуации быстрого перемещения, многолюдных потоков, наличия множества приезжих или местных жителей, незнакомых с метро или городом.

⁴¹ A History of the London Tube Map. Ресурс доступен по адресу: <http://homepage.ntl-world.com/clivebillson/tube/tube.html>.

⁴² *Auge* 2002.

⁴³ См.: Реклама 1908 года // Art 150. London Underground's Greatest Designs Catalogue. L.: London Transport Museum, 2013.

Трудно отрицать значение визуальных ориентиров в метро. Именно они – основные звенья «политики привлечения внимания»⁴⁴. И все же метропользователь оказывается в плотном окружении различного рода сигналов: визуальных, звуковых, тактильных. Его движение во многом задается устройством пространства, а действия наравне со знаками направляются звуковыми сообщениями, которые, так же как и изображение, предельно «рафинированы», избавлены от информационных шумов.

Инструктивность метро, его способность задавать траектории и скорость перемещения нередко демонизируются исследователями. Предполагается, что человеку остается лишь встроиться в заданную систему координат, не требующую от него никакой активности или навыков. Однако вполне очевидно, что даже самое директивное метро не может быть навигатором, пошагово определяющим последовательность действий. Рассчитанное на массового пользователя, оно не способно прокладывать маршруты, необходимые конкретному пассажиру. В этом смысле метро остается пространством ограниченного, но выбора, местом, где решения в конечном счете принимаются путешественником. Выстраивание маршрута, способность распознавать многочисленные ориентиры в метро и следовать им – компетенция, постепенно приобретаемая метропользователем. Она создается разветвленными, сложно устроенными переходами. Подобные лабиринты требуют от путешественника не только представлений о конечной цели движения, но и навыков выбора нужного перехода, изменения платформ и пр. Нередко встречаемые в метро одинокие фигуры, медитирующие перед указателями или замирающие на середине многолюдного перехода, – напоминание о метро как о системе особых навыков ориентации, несводимых к компетенциям других транзитных систем:

«Московское метро. Но я его не освоила, я в нем путаюсь в этих переходах, в этих... тут есть станция метро, где с одной стороны одна ветка, а с другой другая. Я напряглась от этого сильно, не понимая, как это возможно. Оказывается, что и система переходов делит ветки. Для меня это очень сложно» (преподаватель, 42 года, живет в Казани 25 лет).

«Пока наше метро не имеет ни одного перехода. Пока наше метро – это опыт классической электрички. То есть человек заходит на станции, доезжает до той, которая ему нужна и там выходит... Это пока очень простой по освоению опыт. Нужно только зайти и выйти» (переводчик, 37 лет, живет в Казани с рождения).

⁴⁴ Denis, Pontille 2010.

Помимо навыков навигации, метро создает особые компетенции распорядка времени. «Успеть до закрытия метро» – мантра жителей мегаполисов, где метро не работает «24 часа 7 дней в неделю». Время метро – любопытное соединение прерывистости и непрерывности. Останавливающееся на несколько ночных часов, движение в остальное время разделено небольшими интервалами. Благодаря этому время сливается в один непрерывный поток, не требующий дополнительного отслеживания или запоминания, в отличие от расписания движения других видов транспорта. Эта непрерывность времени движения существенно уменьшает невротизм городского жителя, создавая ощущение доступности города, обратимости собственных действий – если не успел на этот поезд, то непременно уеду на следующем.

Ощущения и телесные компетенции. Метро по индивидуальной мерке

Метро не только дробится на множество способов действий, навыков и знаний, но и соединяется «чувственной средой» (sensory environment) – ощущениями метропользователя. Закрытость пространства метро, ограничивающая движение воздуха, многократно усиливает воздействие запахов, температурных режимов, звуков. Фиксированное пространство подземки, наполненное потоками пассажиров, делает неизбежным соприкосновения и телесные контакты. Человеку все напоминает о его телесности: вынуждающее лавировать пространство, толчки или, напротив, вежливые маневры других пассажиров, необходимость адаптироваться к температурному режиму и многое другое. Все это превращает *телесные опыты* в одни из наиболее значимых и актуализируемых опытов метропользователей.

С первых лет существования подземки пассажиры борются за комфортность собственных ощущений, среду, пригодную для путешествий. В лондонском метро XIX века, наполненном дымом поездов, а иногда и клубами сигаретного дыма, борьба разворачивалась буквально за возможность дышать. Показательно письмо одного из пассажиров в газету: «Я горный инженер, неоднократно спускавшийся в шахту. Я ко многому привык, но здесь чуть не задохнулся. Я как никогда в своей жизни был

близок к обмороку»⁴⁵. Вся дальнейшая история метро связана как с тщательным контролем параметров среды, так и с попытками метропользователей приспособиться к условиям подземного мира. Например, метропользователи (как, впрочем, и автомобилисты) без каких-либо затруднений опознаются зимой по легкой одежде. Легкость одежды становится своеобразной «визитной карточкой» жителей крупных российских мегаполисов, ссылкой на существование и массовое использование разветвленной системы метрополитена.

Испытываемые в метро ощущения вовсе не обязательно кратковременны и индивидуальны. Ощущениями образуется чувственная память (sensory memory) метропользователей, при помощи которой создаются отличные от официальных репрезентаций насыщенные, в буквальном смысле прочувствованные, образы метро. Так, одним из наиболее часто упоминаемых способов создания «своего метро» для москвичей было поглаживание носа скульптуры собаки на станции «Площадь Революции». Нехватка добровольного, не вынужденного касания, телесного контакта рождает городской ритуал, разделенный опыт горожан.

В ходе интервью выяснилось, что для многих пассажиров метро (вне зависимости от города, благо речь шла о Москве, Праге, Барселоне и др.) – это незабываемый, с трудом передаваемый словами запах. Он описывался как запах резины, машинного масла, запах тоннелей. Забавно, что рассказывая о запахе метро, мои собеседники подчеркивали абсолютную уникальность своего опыта, говоря «ну, об этом-то Вам точно никто не расскажет!». Однако рассказ об особом запахе метро настойчиво повторялся, переходил из интервью в интервью, подтверждая разделенность и коллективную значимость опыта. Можно предположить, что действующие в рамках достаточно жестко заданных модальностей восприятия (визуальной, аудиальной), метропользователи обращаются к менее регламентированным областям чувств, чтобы создавать собственные образы подземки. Это подтверждает значимость ощущений в создании разделенных представлений о городе и городских пространствах.

Помимо прочих навыков, метро создает «компетентное тело» метропользователя. В него день за днем вписываются инструкции по пользованию подземкой, постепенно переходящие в разряд автоматизмов, как, например, многократно принятое к исполнению «Стойте справа, проходите слева». И все же компетентность проявляется не только в освоении

⁴⁵ London Transport Museum.

определенных правил, но и в создании метропользователем собственных маршрутов и траекторий движения, изящного рисунка перемещения. Как отмечает Марк Оже: «Регулярный пользователь определенной линии метро легко опознается благодаря элегантной и естественной манере движения, минимизирующей усилия»⁴⁶.

Создание собственного маршрута – знак присвоения метро. Чтобы проложить свою «тропинку» в подземке, метропользователю необходимо взглянуть в окружающее пространство, перевести его из разряда фона, недифференцированной массы в нечто, имеющее логику и смысл. Вглядываясь в метро, понимая, пусть и фрагментарно, логику организации пространства, движения, горожане прокладывают свои «тропинки». «Пошли к третьему вагону, оттуда к переходу ближе», «А в какой вагон мне сесть, чтобы удобнее выйти было?», – эти фразы мы регулярно слышим в метро. Прокладывание «троп» – действие вполне рациональное. В его основе – внимательность наблюдателя и стабильность среды: фиксированное место остановки и величина поезда, постоянство переходов и многое-многое другое. Точность и детальность настройки маршрута бывает разной. Это может быть расчет до мельчайших деталей, позволяющий останавливаться точно у двери нужного вагона, а может быть общее понимание нужного направления движения.

Аргументация выбора маршрута разнообразна и не сводится к «ориентации на выход» или экономии усилий. Выбор совершается и на основе сиюминутных причин – желания сократить маршрут, стремления сделать поездку более комфортной и принимая во внимание «память места»:

«Я обычно сажусь ближе к концу – там вагоны не так переполнены» (служащая, 34 года, живет в Москве 5 лет).

«Я стараюсь не садиться в центральные вагоны. Я помню, когда были взрывы в московском метро, они были в средних вагонах. Так вот я на всякий случай ухожу подальше» (исследователь, 40 лет, живет в Москве 2 года).

Маршруты создают ощущение «профессионализма», образуют идентичность метропользователя. Предпринимаемые действия позволяют горожанам приспособить метро к своим запросам и особенностям. Технология массового транзита, ограничено дружественная по отношению к

⁴⁶ *Auge* 2002. P. 6.

отдельному человеку, благодаря проложенным маршрутам превращается в более или менее удобную телесную оболочку – пальто или костюм, выкраиваемую по индивидуальной мерке. Подобно одежде, она надевается и снимается, ремонтируется и подновляется, реагируя на изменения подземного пространства и запросов ее владельца. К ней привыкают и привязываются как к любимой старой вещи.

Вместо заключения

Несмотря на огромную популярность метро и его влияние на городскую жизнь, оно парадоксальным образом остается для исследователей «транзитным объектом». Мимо него постоянно проходят. Его используют в качестве иллюстраций чего-то бесконечно «более важного»: социального взаимодействия, отношений «человек – технология» и многого другого. Им подтверждают общие принципы организации жизни современного города и модерного общества в целом. Этот текст – попытка реабилитации метрополитена как объекта исследования и городского феномена. Намечаемая в нем антропологическая перспектива определяет общее направление поиска и предлагает ряд категорий, с помощью которых возможно дальнейшее описание тайной и явной жизни городской подземки. Признание метропользователя ключевой фигурой будущих поисков основано на представлении о горожанах как неутомимых интерпретаторах, стихийно или намеренно создающих собственные способы и сценарии использования городского пространства. Это в очередной раз открывает перед исследователями огромные возможности и одновременно требует от них предельной чувствительности к нюансам действий, ощущений и смыслов, к модальностям их существования. Попадая в обозначенную современной культурой колею, очень легко описывать метро в терминах безликих пассажиропотоков или заточенных в пространство вагонов горожан. Гораздо сложнее увидеть за привычными действиями метропользователей их попытки управлять своими опытами и ощущениями, выкраивать город по своей мерке. Сложнее, но, безусловно, намного интереснее. Пока же метрополитен определенно ожидает новых исследований, так что: «Осторожно, двери закрываются, следующая остановка...»

Литература

Беньямин В. Париж, столица XIX столетия // Озарения. М.: Мартис, 2000.

Боймерс Б. Путешествия под землю: метро на экране // Неприкосновенный запас. 2002. № 3 (23).

Бредникова О., Запорожец О. Микроурбанизм. Город в деталях. М., 2014 (в печати).

Вирильо П. Машина зрения. СПб.: Наука, 2004.

Дебор Г. Теория дрейфа // Internationale Situationniste. 1958. № 2. Доступно по адресу: http://psychogeo.spb.ru/page_75.html.

Нойтатц Д. Московское метро. От первых планов до великой стройки сталинизма (1897–1935). М.: РОССПЭН, 2013.

Маклюен М. Понимание медиа: внешние расширения человека. М.: Канон-Пресс, 2003.

Махоуни М. Спорт в СССР. Физическая культура – визуальная культура. М.: НЛЮ, 2010. С. 136.

Махони М. Записки из подземки: Московское метро и физкультура в 30-е годы XX века // Неприкосновенный запас. 2002. № 3 (23). Ресурс доступен по адресу: <http://magazines.russ.ru/nz/2002/3/mahon.html>.

Adey P., Bissell D., Laurier E. Introduction to the Special Issue on Geographies of the Passenger // Journal of Transport Geography. 2011. Vol. 19. P. 1007–1009.

A History of the London Tube Map. Ресурс доступен по адресу: <http://homepage.ntlworld.com/clivebillson/tube/tube.html>.

Amin A., Thrift N. Cities. Reimagining The Urban. Cambridge: Polity Press, 2002.

Auge M. Non-Place. An Introduction to an Anthropology of Supermodernity. L., N. Y.: Verso, 1995.

Auge M. In the Metro. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002.

Bauman Z. From Pilgrim to Tourist – or a Short History of Identity // Questions of Cultural Identity. L., 2000. P. 18–35.

Binnie J., Edensor T., Holloway J. Mundane mobilities, banal travels // Social & Cultural Geography. 2007. Vol. 8 (2). P. 165–174.

Bushnell J. Moscow Graffiti: Language and Subculture. N.Y.: Unwin Hyman, 1990.

Cresswell T. On the Move: Mobility in the Modern Western World. N.Y.: Routledge, 2006.

Cresswell T., Merriman P. (eds.) Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects. Farnham: Ashgate, 2011.

Davis M., Levine S. Toward a Sociology of Public Transit // Social Problems. 1967. Vol. 15 (1). P. 84–91.

Day J.R., Reed J. The Story of London's Underground (11th ed.). L.: Capital Transport Publishing, 2010.

Diehl L.B. Subways. The Tracks that Built New York City. Random House, 2004.

Denis J., Pontille D. Placing subway signs: practical properties of signs at work // Visual Communication. 2010. Vol. 9 (4). P. 441–462.

Latour B. Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory. Oxford: Oxford Press, 2005.

Levine J., Vinson A., Wood D. Subway behavior // People in places: The sociology of the familiar / A. Birenbaum, E. Sagarin (eds.). N. Y.: Praeger, 1973. P. 208–216.

Maines D.R. Tactile Relationships in Subway as Affected by Racial, Sexual, and Crowded Seating Situations // Environmental Psychology and Nonverbal Behavior. 1977. Vol. 2 (2). P. 100–108.

Martin A. Underground. Overground. A Passenger's History of the Tube. L.: Profile Books, 2013.

Massey D. For Space. L.: Sage Publications, 2005.

Pile S. The Un(known) City . . . or, an Urban Geography of What Lies Buried below the Surface // Borden I., Kerr J., Rendell J., Pivaro A. The Unknown City. Contesting Architecture and Social Space. Cambridge: MIT Press, 2000.

Poster Art 150. London Underground's Greatest Designs Catalogue. L.: London Transport Museum, 2013.

Schivelbusch W. The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century. Berkley: University of California Press, 1986.

Thrift N. Driving in the City // Featherstone M., Thrift N., Urry J. Automobilities. L.: Sage Publications, 2005.

Vannini P. The techne of making a ferry: a non-representational approach to passengers' gathering taskscapes // Journal of Transport Geography. 2011. Vol. 19 (5). P. 1031–1036.

Virilio P. Open Sky. L.; N.Y.: Verso, 1997.

Williams R. Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination. Cambridge: The MIT Press, 2008.

Wolmar C. The Subterranean Railway: How the London Underground Was Built and How it Changed the City Forever. L.: Allen & Unwin, 2012.

Wunderlich F. Walking and Rhythmicity: Sensing Urban Space // Journal of Urban Design. 2008. Vol. 13(1). P. 125–139.

Препринт WP6/2013/07
Серия WP6
Гуманитарные исследования

Запорожец Оксана

**Открытие метропользователя:
антропология городской подземки**