

Исследования инфраструктур

ДЕНИС
СИВКОВ

Возникни у меня необходимость быстро дать визуальное представление о междисциплинарном поле под названием «исследования инфраструктур» и умей я рисовать как, к примеру, Рене Магритт, то я изобразил бы отрезок трубопровода, сопроводив его подписью «Это не труба», или «Это не совсем труба», или даже «Это не только труба». Дело в том, что труба, будучи на первый взгляд простым примером инфраструктуры, на самом деле – явление, крайне сложное. Инфраструктуры не только обеспечивают наше существование, но и, как правило, стремятся быть чем-то еще. Они могут скрываться, ускользать, мерцать, быть невидимыми, или, наоборот, нарочито бросаться в глаза, или даже оскорблять другие органы чувств, как в случае с канализационными трубами.

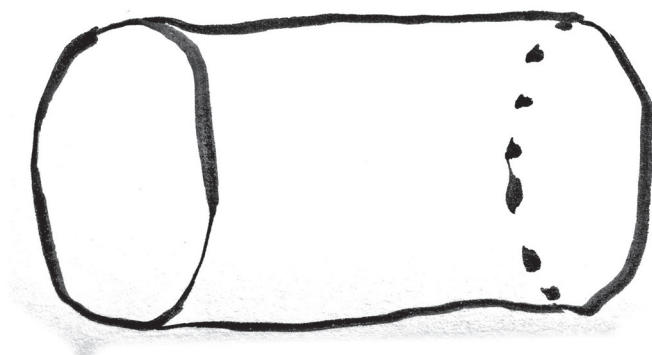
Под инфраструктурами принято понимать некоторые (не) материальные запутанные комплексности, обеспечивающие возможность действия, коммуникации, перемещения, познания и так далее – то есть возможность того, что в целом нерелевантно обозначают очень расплывчатым термином «социальное». Нередко это «социальное», представленное людьми, их отношениями и фреймами, использует все возможные ресурсы, чтобы отыскать и отремонтировать трубы в городе. Так что кто и кого поддерживает – совершенно не ясно, и это следует исследовать в каждом конкретном случае. Приставка «инфра»



Денис Юрьевич Сивков (р. 1977) – антрополог, доцент Института общественных наук РАНХиГС, автор телеграм-канала по антропологии космоса «Земляки и земляне».

ГЛОССАРИЙ ИНФРАСТРУКТУР

указывает на невидимость процесса или движения. Пока инфраструктуры незаметны, они работают. Благодаря трубам создается некий социальный порядок. Однако трубы не только связывают, но и разъединяют, как в случае международных газовых и нефтяных нитей. О трубах и прочих инфраструктурах часто думают, что они смогут работать одинаково в разных местах: казалось бы, туалет – везде туалет. Однако попыткам колониального переноса «универсальных» инфраструктур нередко мешают локальные условия – ландшафты, практики и культурные паттерны сообществ и людей.



Ceci n'est pas une pipe.

На местах инфраструктуры могут быть неполными, самодельными или отсутствовать вовсе. Канализация в бразильских фавелах заменяется так называемыми переносными туалетами – просто-напросто емкостями и пакетами, которые регулярно удаляются за пределы тесного поселения. Соответственно, устройство инфраструктур и практики взаимодействия с ними имеют ситуативный и локальный характер. Помимо жизнеобеспечения, такие локальные инфраструктуры могут выполнять другие функции. В этом смысле ключевой концепт исследования инфраструктур – «(не)видимость» – оказывается под вопросом. Если на условном «Западе» инфраструктуры невидимы, пока не произошла поломка, то в немалой части постсоветского пространства (и во множестве других регионов мира), наоборот, инфраструктуры зачастую являются чем-то навязанным глазу – скорее эстетическим проектом. Такие «потемкинские»

инфраструктуры здесь – это дороги, которые никуда не ведут; неработающие фабрики и пустые города. Их создают, например, для демонстрации мощи или присутствия государств. Дороги, трубы и туалеты могут быть средством построения патрон-клиентских отношений, эффективным механизмом распределения государственных средств между отдельными группами и индивидами через коррупционные схемы.

Есть также «имеющие быть созданными» дорожные и трубные инфраструктуры, которые могут существовать только на бумаге, в не-совсем-материальном виде. Но при этом они оказывают воздействие на окружающую среду, на материальную и социальную реальность, заставляя перемещаться различных акторов: политики въезжают в кабинеты и покидают их, ветви власти конфликтуют по поводу тех или иных участков инфраструктуры, активисты выходят на улицы, парки не строятся или переносятся в другие места, потому что здесь должна пройти будущая дорога и тому подобное.

Наконец, в этом кратком введении стоит упомянуть человеческие инфраструктуры – действия групп или отдельных людей, которые выполняют работу в условиях существования универсальных урбанистических инфраструктурных идеалов. Например, в крупных городах существует электронная оплата в городском транспорте, а в малых городах люди все еще сами создают инфраструктуры, передавая в маршрутках водителю деньги за проезд.

Это разнообразие явных и скрытых инфраструктур, к сожалению, почти не представлено в российских исследованиях. Несколько лет назад Сергей Мохов, антрополог смерти в России, предложил мне стать редактором книги про инфраструктуру, которая должна была выйти при поддержке одного из российских фондов. Мы стали искать авторов, которые занимались бы исследованием тех или иных российских инфраструктур. Ольга Бычкова, директор STS-центра Европейского университета в Санкт-Петербурге, подсказала нам энциклопедический формат, и мы решили сделать такую книгу в жанре словаря (скорее даже глоссария). Последние лет семь многие журналы, особенно выходящие онлайн, стали составлять небольшие словари, посвященные какому-то феномену (например антропоцену), а потом даже выпускали их в виде отдельных книг. В отличие от энциклопедий, в подобных глоссариях есть статьи не на все буквы алфавита – такого рода проекты не претендуют на формальную полноту. Более того, по стилю эти тексты ближе к эссе, чем к академическим статьям.

Стало ясно, что нам нужны короткие тексты-эссе про конкретные инфраструктуры, без ссылок и списков литературы. Мы предложили автором принять участие в таком издатель-



ском проекте: сделать книгу о российских кейсах, показать, как в России формируются, пересобираются, ремонтируются, функционируют (или не функционируют) инфраструктуры. Авторы должны были подготовить статьи небольшого объема (5–7 страниц), написанные относительно доступным языком – на стыке академического, художественного и научно-популярного изложения. В этом смысле исследование какой-то конкретной дороги или трубы могло бы рассказать что-то важное и интересное обо всех дорогах или трубах мира.

Для многих потенциальных авторов не ссылаться и не цитировать других коллег (или собеседников) стало непреодолимым вызовом. Фонд, собиравшийся спонсировать проект, потерял такую возможность. Но немало текстов было готово, и меня, оставшегося с ними один на один, долго мучал незакрытый этический гештальт. На книгу материалов явно не хватало, а их неакадемический формат казался мне препятствием для публикации. Но в итоге инфраструктурный паззл все же сложился, и я рад представить фрагментарный глоссарий инфраструктур на страницах «Неприкосновенного запаса». Я благодарен редакции за поддержку проекта, авторам – за терпение, Сергею Мохову и Ольге Бычковой – за отличную идею.