

ГОРОДСКАЯ НАВИГАЦИЯ В ЭПОХУ ЦИФРОВЫХ МЕДИА: К ПОСТАНОВКЕ ПРОБЛЕМЫ¹

Юлия Епанова²

Abstract

The article explores the impact of new mobile technologies on the practice of urban navigation. It discusses the theoretical aspects of the topic: understanding urban navigation as a form of anthropological experience of the citizen, the interaction between cities and technologies, etc. It outlines the main theoretical perspectives for the study of mobile navigation applications in the perspective of the “anthropology of digital city” (O. Zaporozhets, E. Lapina-Kratasyuk), which can be the basis for constructing an empirical research.

Keywords: urban navigation, city anthropology, digital city, mobile technologies.

Город. Мобильность. Навигация

Современный мир характеризуется высокой скоростью перемещений, социальных трансформаций, информационных потоков, что находит отражение в метафорах «текучести»³ и «мобильности»⁴, активно применяемых социальными теоретиками для его описания. Города концентрируют и накапливают в себе мобильность, которую еще представители Чикагской школы считали одним из показателей городского метаболизма и его эффективности⁵. В наши дни теории *нового урбанизма* подчеркивают, что город необходимо понимать в его пространственной открытости и насыщенности разнообразными видами мобильностей, потоками товаров, ин-

¹ Статья подготовлена в рамках научно-исследовательских проектов Лаборатории историко-культурных исследований ШАГИ РАНХиГС «Медиа и технологии в современном городе» и «Цифровой город: новые формы управления пространством, инициативы горожан и культурные практики».

² Юлия Епанова – приглашенный исследователь Лаборатории историко-культурных исследований ШАГИ РАНХиГС (Карамзинский стипендиат – 2015, 2016), Самарский национальный исследовательский университет им. академика С.П. Королева, Россия.

³ З. Бауман: *Текущая современность*, СПб: Питер 2008.

⁴ Дж. Урри: *Мобильности*, М: Праксис 2012; P. Adey: *Mobility*, L.: Routledge 2010.

⁵ Э. Бёрджесс: Рост города: введение в исследовательский проект // *Социальные и гуманитарные науки*, Серия 11. Социология, 4 (2000), 122–136.

формации, людей⁶. Неслучайно города возникали на пересечении транспортных путей, а позже вбирали в себя транспортные потоки, включая метро, железнодорожные вокзалы, аэропорты, физически встраивая мобильность в свою инфраструктуру⁷ и функционируя как мобильные места / места мобильности⁸.

Город собирает относительно большое число жителей на относительно небольшой территории. Индустриализация и укрупнение городов превратили в серьезную проблему не только пространственное размещение растущей массы горожан, но и регуляцию перемещения этой массы в ограниченном и структурированном городском пространстве. Для того чтобы управлять человеческими и транспортными потоками, город порождает различные *системы навигации*. Это не только карты и путеводители, указатели и таблички с названиями улиц и номерами домов, но и правила дорожного движения, системы дорожных знаков и сигналов, расписания общественного транспорта.

Термин «навигация» производит впечатление очевидного, понимаемого на уровне здравого смысла, и разделяемого знания. В результате подавляющее большинство исследователей городской навигации не проблематизируют центральный для себя концепт. Мы будем действовать иначе.

Большой энциклопедический словарь дает двойное истолкование навигации: «1) Наука о способах выбора пути и методах вождения судов, летательных аппаратов (воздушная навигация, аэронавигация) и космических аппаратов (космическая навигация). Задачи навигации: нахождение оптимального маршрута (траектории), определение местоположения, направления и значения скорости и других параметров движения объекта. В навигации используют астрономические, радиотехнические и другие методы. 2) Период, когда по местным климатическим условиям возможно судоходство»⁹. В трактовке присутствует технический аспект – под навигацией понимается управление механизмами и/или с помощью механизмов и технологий. Кроме того, навигация носит субъект-объектный характер – активностью наделен только тот, кто управляет процессом.

Эти смыслы могут быть обнаружены и в рассуждениях о городской навигации. В ней видят процессы и механизмы управления транспортными и людскими потоками в пространстве города, а также – выбор оптимальной траектории передвижения. Такое понимание навигации положено в основу практических разработок в области городской политики¹⁰. Однако такая трактовка представ-

⁶ A. Amin and N. Thrift: *Cities: Reimagining the Urban*, Cambridge: Polity 2002; S. Graham (ed.): *The Cybercities Reader*, L.: Routledge 2004.

⁷ M. Sheller, J. Urry (ed.): *Mobile Technologies of the City*, L.: Routledge 2006.

⁸ Sheller, op. cit., 1.

⁹ Навигация // Большой Энциклопедический словарь. Режим доступа: <http://www.vedu.ru/bigencdic/41075/>.

¹⁰ См., например: Разработка и реализация проектной документации по единой системе навигации // Сайт Государственного бюджетного уч-

ляется нам слишком односторонней, так как не учитывает активность горожанина в его ежедневных перемещениях. Мы полагаем, что городская навигация – это не только управление человеческими и транспортными потоками в городской среде, но и практики ориентирования в городском пространстве с использованием формальных и неформальных средств навигации. А практики навигации могут рассматриваться как особые *формы антропологического опыта горожанина*. Это понимание вырастает из аналитических моделей осмысления разных форм освоения городского пространства пешеходом¹¹, водителем¹², пассажиром¹³.

Передвигаясь по городу: пешеход, водитель, пассажир

Существуют три основные идеально-типические роли горожанина, перемещающегося по городу. Они отличаются друг от друга границами свободы, степенью технологического опосредования при взаимодействии с городской средой, формой телесного проживания города.

Пешеход

В главе «По городу пешком» из «Изобретения повседневности» Мишель де Серто говорит о двух противоположных перспективах восприятия города: сверху и снизу, *видении и проживании*. Видение доступно, когда мы поднимаемся на крышу высотки или смотрим на карту. Видение, полагает автор, притягательно, так как дарит ощущение свободы и чувство контроля. Город больше не властен над человеком. Напротив, человек получает паноптическую власть над городом и способность наблюдать за ним: «Подняться на вершину ВТЦ (*Всемирного торгового центра*. – Ю.Е.) означает вырваться из лап города. Тело больше не сжимается улицами, свободно от их безличной власти вальтеть и разворачивать; его уже не оглушают кричащие контрасты и не нервнирует нью-йоркский транспорт<...> Вознесение есть преображение – в Видящего. Мир, которым он был одержим, точно наваждением, теперь лежит перед ним, как открытая книга – он может читать его...»¹⁴.

Несмотря на привлекательность *вознесения и преображения в видящего*, «жизнь горожан протекает на земле, ниже порога

реждения «Московский аналитический центр в сфере городского хозяйства». Режим доступа: <http://gbumac.ru/uslugi/navigatsiya.html>.

¹¹ М. де Серто: По городу пешком // *Социологическое обозрение* 2 (2008), 24–38; В. Беньямин: Париж, столица XIX столетия // В. Беньямин: *Озарения*, М.: Мартис, 2000, 153–167.

¹² N. Thrift: Driving in the city, in: *Theory, Culture & Society*, 21/4-5 (2004), 41–59.

¹³ P. Adey, D. Bissell, E. Laurier: Introduction to the Special Issue on Geographies of the Passenger, in: *Journal of Transport Geography*, 19 (2011), 1007–1009.

¹⁴ де Серто указ. соч., 24.

обозримости»¹⁵. Здесь, на земле, горожане в ходе своих передвижений «осваивают город вслепую». Эти практики ускользают от видения, не могут быть зафиксированы глазом во всей полноте своего проживания. Визуализации поддаются лишь их отголоски, следы или маршруты на карте. Само же передвижение, оставаясь невидимым, формирует живую ткань города, индивидуализированную и выходящую за рамки общих схем. В процессе происходит присвоение пространства, вписывание его в систему отношений.

По аналогии с речевым актом, де Серто говорит о «пешеходно-речевом акте», который отличается от пространственного изображения импровизированностью, дискретностью и фатичностью. Порядок видения задает жесткую структуру маршрутов, образуемую доступными и запретными зонами. Однако пешеход творчески перестраивает ее, выбирая собственную логику присвоения пространства: он «реализует какие-то из этих возможностей; он дает им бытие. Но он также смещает их и изобретает другие возможности – пешеход способен блуждать, менять маршрут, импровизировать, благодаря чему одни точки в пространстве существуют всегда, а другие оказываются заброшенными»¹⁶. *Картографическое видение* отличается своеобразной равномерностью. Оно предполагает тотальное изображение поверхности города, сплошной ткани улиц, площадей, районов, парков и пустырей. В противоположность этому *передвижение* по городу всегда избирательно. Пешеход никогда не осваивает все пространство, он прокладывает маршруты, собирая свою собственную мозаичную картину пространства из осколков пройденного: «пешеход обрекает одни слова/места на стертость или на забвение, другие же “складывает” в необычные, случайные, недопустимые речевые/пространственные обороты»¹⁷. Визуальный образ города подобен информативному высказыванию, рассчитанному на подробное и правильное сообщение. В противоположность информативной речи фатическая коммуникация направлена на установку и поддержание контакта с собеседником. Она характеризуется бесцельностью разговора и «хаотичностью» тем, однако этот хаос логичен для говорящих. Подобно *small talk*, каждый случайный маршрут и «каждый следующий шаг продолжает предыдущие, и окружающий ландшафт вплетается в это органичное движение, превращаясь в *последовательность фатических топосов*»¹⁸.

Таким образом, проживание города пешеходом представляет собой ансамбль избирательных, импровизированных, дискретных действий, собирающий город в собственной логике. Не стоит говорить о ничем не ограниченной свободе этих действий и их комбинаций, так как материальность города через систему улиц, тротуаров, светофоров все же придает форму опыту горожанина. Од-

¹⁵ де Серто, указ. соч., 25.

¹⁶ де Серто, указ. соч., 29.

¹⁷ де Серто, указ. соч., 29.

¹⁸ де Серто, указ. соч., 29.

нако пешеход все же выходит за рамки картографического порядка и переопределяет его.

Водитель

Найджел Трифт в «Driving in the City»¹⁹ продолжает размышления Мишеля де Серто, вводя в игру нового участника городской мобильности. Трифт упрекает де Серто в том, что в «Изобретении повседневности» нет даже упоминания об автомобилях и автомобилистах – еще одном типе тел, включенном в ткань городской жизни, в ее динамику и потоки. Более чем столетняя история автомобилей привела к тому, что опыт вождения стал частью нашего технологического бессознательного, он неререфлексивно воспринимается нами как обыденный и «вечный», будучи при этом исторически новым. Он формирует набор городских практик, отличный от опыта пешехода.

Как подчеркивает автор, эти опыт и практики *глубоко телесны*, предполагают слияние с машиной, особое чувствование ее движения, ухабов на дороге. В подтверждение этого тезиса он приводит исследование Джека Катца²⁰. Катца интересовало, почему вождение является крайне эмоциональной практикой, тогда как объективные условия езды в машине не только не способствуют, но часто усложняют непосредственное взаимодействие участников движения. Ведь водитель индивидуализирован и отгорожен от других своим автомобилем, что усложняет коммуникацию на дороге. Катц полагает, что водители ощущают, проживают свою машину как продолжение своего тела, поэтому любая угроза автомобилю воспринимается корпорально.

Трифт настолько высоко оценивает опыт вождения, технологичный и телесный в своей специфичности, что говорит о нем как о переднем крае «натурализации феноменологии», которая призвана включить в социальный анализ технику как часть этого опыта. Как отмечает Трифт, с развитием технологий связь тела и техники только усиливается за счет использования программного обеспечения и развития эргономики.

Увлеченность автора телесно-технологическим аспектом вождения несколько уводит его от анализа практик проживания города автомобилистом. Однако, отталкиваясь от его тезисов, мы сделаем своеобразную реконструкцию этого опыта.

Следует отметить технологическое слияние тела и машины: «В настоящее время часто утверждается, что инновации в программном обеспечении в сочетании с улучшением эргономики механизмов управления, сидения и руля обеспечивают “улучшенный” опыт вождения, предоставляя более точный (на самом деле в большей степени опосредованный) контакт с дорогой»²¹. Как и в

¹⁹ Thrift, op. cit., 41–59.

²⁰ J. Katz: *How Emotions Work*, Chicago, IL: University of Chicago Press 2000.

²¹ Thrift, op. cit., 51.

случае с пешеходом, вождение может быть осмыслено как проживание поверхности города, которая редуцирована к одному из структурных элементов – дороге. Если пешеходу доступны тротуар, дорога, земля, бордюр, лестница, лифт и многое другое, водителю достается лишь разнообразие вариантов одного и того же – дорожного полотна.

Машина, по выражению Трифта, превращается в «мир в себе»: «Аудио- и даже видеосистемы, климат-контроль, лучшая звукоизоляция, эргономичные интерьеры... и тому подобное, все вступает в сговор с целью превратить автомобиль в своеобразную монаду, которая все больше обращается к окружающему миру через сильно опосредованную репрезентацию»²². В результате опыт проживания города водителем оказывается тотально опосредован автомобилем. Пешеход включен в городскую плоть максимально: он не только смотрит и видит, он слышит город, чувствует его запах и вкус, тактильно ощущает его. Городской опыт водителя принципиально отличается степенью контроля. Автомобилист превращается в своеобразного настройщика, который может выбирать или хотя бы варьировать музыку городского ансамбля, стать его дирижером. Из всего многообразия чувственных режимов водитель делает ставку на зрение, наименее опосредованное и замещенное в силу своей функциональной необходимости для вождения. И даже технологические новшества не снижают его значимости. Дополненная реальность и навигационные приложения дают другую картину городского пространства, но не замещают, а лишь дополняют живой взгляд.

Автомобиль сегодня, отмечает Трифт, приобретает автономность и самостоятельность за счет автоматических систем навигации, регулирования расстояния до других машин с помощью датчиков, переключения скоростей, контроля за действиями водителя в процессе торможения и т.п. В сфере навигации это интересный сдвиг: «Появление смеси географических информационных систем, глобального позиционирования и беспроводной связи означает, что возможность заблудиться перестанет существовать и, в равной степени, что все чаще можно будет отслеживать все автомобили, где бы они ни находились»²³. То есть водитель теряет один из экзистенциальных опытов пешехода – возможность заблудиться в городе²⁴. Кроме того, нарастает сращивание коммуникативной ткани города с автомобилем, а через него – и с водителем. В итоге все трое образуют гибридное тело, которого нет у пешехода.

Наконец, Трифт критикует де Серто за противопоставление пешего и транспортного режима освоения города как активного

²² Ibid., 51.

²³ Ibid., 51.

²⁴ О. Запорожец, Е. Лавринцев: Потеряться, чтобы увидеть: опыты фотографического восприятия города // *Визуальная антропология: новые взгляды на социальную реальность* / под ред. Е. Ярской-Смирновой, П. Романова, В. Круткина, Саратов: Научная книга, 2007.

и пассивного, свободного и контролируемого. Исследователь подчеркивает, что у водителя есть возможность самостоятельно определять свой путь в городском пространстве. В городе водителя, безусловно, больше границ, очерченных бордюрами автомобильных трасс, однако внутри этой сетки индивидуализированное, субъективное, дискретное прочтение и проживание города возможно.

Пассажиры

Когда Мишель де Серто говорит о транспорте, то имеет в виду железную дорогу, автобус и потребителя этих транспортных услуг – пассажира. Для пассажира опыт проживания города и перемещения в нем лишен свободы. Передвижение пассажира в транспорте – это парадокс мобильности и иммобильности, пространство жесткого порядка: «Путешествует лишь рационализированная клетка. Пузырь паноптической и классифицирующей власти, модуль заключения, который делает возможным производство порядка, закрытой и автономной замкнутости – вот что может пересекать пространство и делать себя независимым от локальных корней»²⁵.

Поезд предстает у де Серто сферой неподвижности и упорядоченности. Здесь царствуют покой и безделье, временность пребывания не дает возможности заполнить это время чем-то полезным, планирование времяпрепровождения в поездке – это всегда планы по убийству. При этом все и всё находятся на своем месте: пассажиры располагаются на закрепленных за ними местах (или наоборот – они закреплены за местами), подобно буквам, отпечатанными на листе бумаги в «милитаристском порядке». Панорама, открывающаяся из поезда, тоже воплощает неподвижность – неподвижность пейзажа, зданий, неба. Они сохраняют свою привязку к местности, и их мелькание представляет лишь *иллюзию* движения, создаваемую изменением перспективы восприятия. Единственным активным субъектом в этом царстве иммобильности выступает сам поезд.

С этой точки зрения город тоже неподвижен – география расположения домов, улиц и площадей имеет жесткую связь с местом. С другой стороны, он мобилен и, выражаясь в терминах Уильяма Митчелла, состоит из *сетей* и *потоков*, в том числе – транспортных²⁶. Они имеют дискретную структуру, точки доступа к которой строго определены: это станции, аэропорты, остановки. В промежутках между ними «лимб» – пространство неопределенности, где от человека ничего не зависит. В этой паутине роль пешехода и водителя гораздо более вариативна. Они имеют возможность не только выбирать точки доступа, вливаясь в транспортные потоки в тех местах, где им более удобно, но и осуществлять выбор маршрута. Пассажир же обречен включаться в сеть и выходить из

²⁵ M. de Certeau: 'Practices of Space', in M. Blonsky (ed.) *On Signs*, Oxford: Blackwell 1987, 111.

²⁶ У. Митчелл: *Я плюс плюс: человек, город, сети*, М.: Strelka Press 2012.

нее в строго определенных местах – на остановках общественного транспорта или станциях метро. Разница в степенях активности между разными способами освоения города в движении выражена в языке: если пешеход «идет», водитель «едет», то пассажира «везут».

Разумеется, многообразие практик перемещения горожанина не сводится к антропологическим типам городской навигации, описанным выше. В повседневности горожанина они часто смыкаются, не существуют в чистом виде. Типична ситуация, когда, добравшись до окраины города, водитель оставляет машину на стоянке, превращаясь сначала в пешехода, а затем в пассажира метро. Или уже пассажир становится пешеходом по собственной воле, добравшись до необходимой ему остановки, либо вынужденно, встретившись с поломкой автобуса или коллапсом транспортной системы. Да и свобода водителя или пешехода столь же относительна, как и несвобода пассажира. Ведь город неравномерен в своей доступности для разных участников трафика. В то время как водители стоят в пробке, а пешеходы борются с перекопанным тротуаром, пассажир минует эти барьеры, находясь в вагоне метро или проезжая по выделенной линии трамвайных путей.

Мобильная революция и городская навигация

Быстрые изменения в городском образе жизни требуют от исследователя особой манеры наблюдения и рефлексии, позволяющей отслеживать его трансформации, происходящие в том числе под влиянием технологий. Вектор изменений городской навигации сегодня задают мобильные приложения.

Ли Райни и Барри Веллман пишут о трех революциях в порядке социального взаимодействия – сетевой, интернет- и *мобильной*. Первая из этих революций привела к разрастанию социальных связей отдельного человека и его выходу за пределы «мира сплоченных групп». Вторая предоставила новые технологические возможности коммуникации, не только увеличив физическое расстояние межличностных контактов, но и усилив индивидуализм. *Мобильная* же революция радикализовала уже произведенные изменения за счет перехода к абсолютно новой логике взаимодействия человека и цифровых девайсов, которые теперь всегда находятся с людьми, становясь своеобразным продолжением их тел, обеспечивая постоянную связь с цифровым миром²⁷.

Мобильная революция имеет далеко идущие последствия, в том числе для городской жизни. Это обстоятельство отмечают О. Запорожец и Е. Лапина-Кратасюк: «Внимание современных исследователей цифрового города сосредоточено преимущественно

²⁷ L. Rainie, B. Wellman: *Networked. The New Social Operating System*, Cambridge, MA: The MIT Press, 2012.

на мобильности, которая признается основным фактором и действующей силой происходящих городских изменений»²⁸.

Новые медиа в значительной степени задают инфраструктуру мобильности современного типа и обеспечивают городскую навигацию. Впервые в истории новые мобильные технологии позволили поддерживать постоянную связь с помощью онлайн-карт, онлайн-расписаний, GPS, ГЛОНАСС, что существенно изменило практики взаимодействия человека с городским пространством. Взаимодействие новых медиа и города стало предметом активной рефлексии теоретиков²⁹. Так, еще в 2003 году Уильям Митчелл описал перспективы распространяющихся беспроводных интернет-технологий и их влияние на городское пространство в терминах сетей и потоков. С его точки зрения, мир реальный и виртуальный сомкнулись: «Сплошь и рядом события, происходящие в виртуальном пространстве, отражаются в физическом, и наоборот»³⁰. Этот симбиоз порождает новый антропологический тип – *электронных кочевников*: «В кочевом электронном мире я становлюсь двуногим терминалом, ходячим IP-адресом, а может, еще и беспроводным маршрутизатором в импровизированной мобильной сети. Отныне я вписан не в витрувианскую окружность, а в расходящиеся от меня круги электромагнитных волн»³¹.

Эмпирическое исследование социальных и антропологических новообразований в сфере городской мобильности и навигации, вызванных приходом новых технологий, представляется нам своевременным. О. Запорожец и Е. Лапина-Кратасюк предлагают рассматривать *антропологию цифрового города* в качестве теоретической перспективы для изучения технологических расширений городской жизни. Анализируя роль мобильных навигационных приложений в практиках городской навигации, мы будем опираться на принципы антропологической работы с цифровым городом, сформулированные соавторами.

Первый принцип *антропологии цифрового города* состоит в «признании фрагментарного характера современной технологической интервенции»³². Нам также следует обратить внимание на соотношение и взаимодействие электронных навигаторов с навигационными системами предшествующих поколений. Карты, указатели, знаки дорожного движения имеют давнюю традицию управления навигацией, а их цифровые преемники зачастую заимствуют привычные логики менеджмента мобильности. Действительно, карта навигатора не сильно отличается по интерфейсу от традиционной карты, а схема метро на стенде – от схемы в мобильном

²⁸ О.Н. Запорожец, Е.Г. Лапина-Кратасюк: Антропология цифрового города: к вопросу о выборе метода // *Этнографическое обозрение*, 4 (2015), 41–54.

²⁹ С. Маккуайр: *Медийный город: медиа, архитектура и городское пространство*, М.: Strelka Press 2014; Митчелл, указ. соч.

³⁰ Митчелл, указ. соч., 10.

³¹ Там же, 80.

³² Запорожец, Лапина-Кратасюк, указ. соч.

приложении. Однако электронные штурманы интерактивны, мобильны, персонализированы. От исследователя в этих обстоятельствах требуется чуткость в анализе традиций и новаций в дизайне и использовании навигационных приложений.

В ходе эмпирического исследования электронной навигации следует учитывать специфику организации городского пространства и степень включенности города в новую информационную реальность. Ведь если Москва и Санкт-Петербург включены в новые технологические реалии в большой степени, то не всякий город-миллионник может похвастаться качественным интернет-покрытием, не говоря уже о малых городах. Симптоматично, что российский интернет-гигант Яндекс включает в систему Яндекс-метро только две столицы. Яндекс-транспорт работает в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Омске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Перми, Воронеже, Калининграде, Красноярске, Челябинске, Череповце, Липецке. Однако в описании приложения разработчики указывают, что «для некоторых городов у нас пока нет информации обо всех видах транспорта»³³. На долю остальных российских городов остаются лишь только навигаторы, составленные на основе общих цифровых карт местности, либо региональные приложения.

Второй принцип антропологии цифрового города – «сфокусированность на человеке как активном создателе и модификаторе технологий»³⁴. Действительно, уделяя особое внимание новым технологиям, исследователь рискует впасть в технологический редуccionизм, приписывая исключительную роль в переустройстве общества и человека новинкам *железа* и *софта*. Отрицать структурирующее воздействие медиа на современный мир трудно, но так ли масштабно это влияние? Нельзя забывать, что именно человек вносит творческую составляющую в процесс создания и освоения новых технологий. Он свободен в самом выборе, применять их или нет, и если применять, то какие и как именно? Сам способ использования технологий тоже творчески преобразуется. И это применение может не совпадать с основным назначением девайса, как это было в свое время с держателем CD и DVD в системном блоке компьютера, приспособленном под подставку для кофейной чашки.

Поправка на человека должна быть сделана и в ходе эмпирического исследования мобильных навигационных приложений. Почему человек выбирает этот, а не другой навигатор? Почему он вообще их использует или избегает использовать? Особый интерес представляет изучение необычных или даже экзотических способов использования навигационных систем. Всегда ли они применяются в качестве средства навигации? Возможно ли присвоение им дополнительных функций (осуществления контроля, выстраивания солидарностей)? Встает вопрос и о творческом комбиниро-

³³ Режим доступа: <https://mobile.yandex.ru/apps/transport/>.

³⁴ Запорожец, Лапина-Кратасюк, указ. соч.

вании мобильных приложений между собой и с нецифровыми навигационными средствами (посмотрел в навигаторе, а нарисовал на карте). В этой избирательности мы видим формирующую индивидуальную логику прочтения городского текста.

Третий принцип антропологии цифрового города от Запорожец и Лапиной-Кратасюк – «постоянное уточнение и контекстуализация объектов анализа»³⁵. В условиях, когда технологические изменения развивают невероятную скорость, возникает необходимость постоянного мониторинга рынка мобильных навигационных приложений для того, чтобы выявлять новые предложения и без промедления включать их в анализ.

Этот принцип имеет общеметодологическое следствие для работы социолога и антрополога. Из-за ошеломляющей скорости обновления программного обеспечения большинство исследований, посвященных цифровым аспектам современной жизни, невольно обретает ретроспективную, а то и ностальгическую модальность. Экономика порождения научного знания предполагает значительные траты времени на проведение исследования, оформление выводов, публикацию. В итоге наши исследования в этой области невольно оказываются своеобразной наукой о недавнем техносциальном прошлом, их актуальность быстро проходит. Быстрое письмо в блогах, твитах, постах в социальных сетях может в этих обстоятельствах рассматриваться как адекватная альтернатива медленному академическому письму престижных журналов и монографий. Теория медиа в таком случае будет рассказана на языке и в среде новых медиа.

Это запаздывание не стоит рассматривать как безусловный минус. Социальные исследователи создают летопись новых форматов, архивируя в своих проектах быстро ускользящую реальность. Здесь важно использовать некий вариант *плотного описания* эфемерного цифрового объекта, сегодня очевидного, а завтра – ставшего историей, поскольку скорость трансформаций стремительно делает любой опыт неактуальным. Так, поколение нынешних шестнадцатилетних с трудом помнит сотовые телефоны с кнопками и уже не представляет стационарный телефонный аппарат с дисковым набором, которым пользовались их родители. К тому же мир цифровых технологий и мобильных приложений столь разнообразен, что даже современник не знает всего. Изучая его, нам стоит обратиться к опыту антропологии, которая изначально имела дело с миром Других и сталкивалась с необходимостью его постижения через описание в деталях.

Четвертый принцип – «чувствительность к новым технологическим, социальным и другим связям и формам их реализации, образуемым человеком, взаимодействующим с технологиями и другими социальными и материальными агентами»³⁶. В случае с изучением навигационных приложений эти вопросы получают свое

³⁵ Там же.

³⁶ Там же.

прочтение. Первое – индивидуализирует ли пользователя их применение? Ведь традиционно навигация в городе – это коллективная социальная практика: мы уточняем у других людей, как куда-то проехать или пройти, точно ли расписание, каково реальное время ожидания транспорта и множество других вещей. Собеседник может включаться в процесс маршрутизации, когда предлагает подвезти или проводить. Что происходит с этой областью социальности при переходе к использованию индивидуальных навигационных устройств? Сохраняется ли связь с другими, и если да, то с кем и в каких ситуациях? И порождают ли приложения взаимодействие субъектов в режиме онлайн по вопросам навигации?

Наконец, пятым принципом Е. Лапина-Кратасюк и О. Запорожец называют материальность. Как отмечают авторы, «цифровые технологии, определенно, создают новую материальность города и повседневной жизни в целом, а значит, нуждаются в самостоятельном исследовании и описании форм существования, пространств, практик обращения, инфраструктуры и пр.»³⁷. Изучая практики цифровой навигации, следует обращать внимание на сам девайс и его характеристики. Размер, вес, яркость экрана и наличие антибликового покрытия – все важно. В зависимости от контекста эти свойства могут облегчить навигацию или, напротив, ограничить ее. Программное обеспечение и доступ к сети – еще один материальный аспект электронной навигации. И здесь нас интересует не только качество интерфейса, но и наличие необходимой для обеспечения связи инфраструктуры, без которой навигация невозможна.

Распространение цифровых технологий уже изменило наш опыт освоения города и ориентирование в нем. Участники городского движения активно задействуют новые средства навигации, использование которых требует всестороннего эмпирического исследования. А исследователь цифровой мобильности, работающий в технологически насыщенных и продвинутых мирах, должен при этом сохранять антропологическую чувствительность.

³⁷ Там же.