



Андрей Михайлович Корбут (р. 1978) – социолог, этнометодолог, независимый исследователь.

Когда-то эскалатор был «чудом» большого города, одним из иконических элементов инфраструктуры мегаполисов. Умение пользоваться им отличало «настоящего» горожанина от «гостя». Хотя это вроде бы крайне простая, сама себя объясняющая технология, она все равно требует определенных навыков: понимания того, как заходить на ступени, где стоять, как стоять, за что держаться. И даже пустой эскалатор обладал особой притягательностью (которой быстро начали пользоваться кинематографисты), выступая – со своим постоянно движущимся полотном, издающим размеренные звуки, – чуть ли не символом безликого существования, на которое обрекают мегаполисы своих жителей. Эскалатор – это конвейерная лента, на которой едут изготовляемые на урбанистической фабрике стандартные тела-горожане. Теперь эскалаторами мало кого удивишь даже в небольших городах. Вместе с волной торговых центров, катящейся по России, эскалаторы входят в повседневную жизнь все большего числа людей, включая тех, которые никогда не спускались в метро и не бывали в крупных аэропортах и офисных зданиях.

Как часть повседневной инфраструктуры эскалатор выполняет очень конкретную функцию – перемещение людей в пространстве. Но этим его инфраструктурное существование не исчерпывается. Его функциональность имеет значение лишь постольку, поскольку она создает условия для появления специфических форм жизни (повседневной социальности), которые не предопределяются техническими особенностями эскалатора, но и не полностью независимы от них. Скорее люди используют предполагаемую эскалатором функциональность, воплощенную в особой материальной конфигурации элементов и процессов, для упорядочивания своей деятельности. Поэтому важно посмотреть не на то, *для чего* используется эскалатор, а *как* он используется.

Технология никогда не бывает «голой». Ей всегда сопутствует видимая, полувидимая и невидимая работа людей, обеспечивающих ее проектирование, функционирование и использование. Очевидно, есть те, кто рисует чертежи эскалаторов; есть те, кто их строит; есть те, кто их проверяет, ремонтирует и модернизирует; есть те, кто их моет и чистит. Но есть и те, кто на них ездит и наблюдает за теми, кто на них ездит. В этом пассажирском опыте эскалатор предстает специфическим объек-

том, не столько предопределяющим практики едущих на нем людей, сколько становящимся предметом рассуждений и рассматривания, подставкой, местом для ходьбы, бега, стояния и сидения, поверхностью для наклеек и надписей. В этом смысле повседневный опыт использования эскалатора обладает рядом устойчивых характеристик, которые можно обнаружить как в мегаполисе, так и в небольшом городе вне зависимости от типа эскалатора. Эскалатор – стабильный повседневный объект. Каков эскалатор *внутри* опыта тех, кто на нем едет?

АНДРЕЙ КОРБУТ

ЭСКАЛАТОР

Люди используют предполагаемую эскалатором функциональность, воплощенную в особой материальной конфигурации элементов и процессов, для упорядочивания своей деятельности. Важно смотреть не на то, для чего используется эскалатор, а как он используется.

Во-первых, эскалатор – интересное *техническое* устройство, которое для пользователя представляет предмет не только действия, но и любительского технического анализа. Пассажиры не могут заглянуть внутрь эскалатора (за исключением случаев его ремонта), но его внутренности все равно «просвечивают» через его работу. Например, нередко пассажиры замечают, что резиновые поручни эскалаторов рассинхронизированы с основным полотном, и выдвигают свои версии того, почему так происходит и кто в этом виноват. Дело в износе оборудования? Может, поручень растягивается или за что-то цепляется? Или дело в неправильной настройке скоростей полотна и поручня? На ступенях также встречаются загадочные надписи, чаще всего номера. Что они значат? Они точно не имеют никакого значения для пассажиров, но зачем-то кому-то они нужны, и пассажиры могут строить догадки на этот счет.

Любительский технический анализ эскалатора бывает как совершенно отвлеченным, так и прагматически ориентированным. Та же рассинхронизация становится предметом размышлений, когда пассажир пытается приспособиться к ней, смещая руку назад (если поручень опережает ступени) или вперед (если поручень отстает). Тело постепенно уезжает вперед, и сам собой возникает вопрос, можно ли сделать так, чтобы этого не происходило. Другой пример – имеющиеся на некоторых эскалаторах щетки, расположенные у самых ступеней. Возможно, они там для того, чтобы человек не прислонялся вплотную к боковой части эскалатора и тем самым не возникал риск затягивания одежды в щель. Но пассажиры постоянно используют



эти щетки, чтобы чистить обувь. Или, скажем, в конце эскалатора, там, где ступени уезжают под пол, есть такие характерные зубцы, попадающие в канавки на ступенях. По всей видимости, это тоже должно снизить вероятность затягивания одежды или шнурков. И это очевидно пассажирам, когда они смотрят под ноги, собираясь сойти с эскалатора. Но далеко не все перепрыгивают это опасное место или высоко поднимают ноги, переступая через него. Некоторые только немного задирают носок ботинка и ждут, пока лента сама «вынесет» их на площадку, поскольку зубцы скошены так, что нога не упирается в них, а «наползает» сверху.

Такая технопрагматика использования эскалатора, задействующая его внутреннее устройство и наблюдаемые физические характеристики, указывает, что эскалатор для пассажира является также *эргономическим* объектом. С одной стороны, эскалатор – объект, совершающий определенную работу. Эта работа очевидна даже тому, кто сталкивается с эскалатором впервые. Кроме того, она часто может быть осуществлена другими средствами (например иногда мы можем подняться на следующий этаж не по эскалатору, а по лестнице). Благодаря эскалатору мы можем перемещаться, не прилагая собственных усилий. Он также позволяет перемещаться с тяжелыми сумками. Или получить возможность отдохнуть. Или присесть. При этом он также позволяет нам двигаться быстрее, чем предусматривает базовый способ его использования: мы можем идти или даже бежать по нему, поскольку ступени хорошо приспособлены для этого. Выбор во многом зависит от длины эскалатора: на коротких эскалаторах движение пассажиров гораздо более активное, чем на длинных.

С другой стороны, эскалатор выступает предметом *рационализации* и соответствующего упорядочивающего взгляда, который на него направляют те, кто следит за ним на месте или дистанционно. В метро, например, дежурный постоянно оценивает поток людей, стремящихся попасть на эскалатор, особенно в часы пик, и дает соответствующие указания по громкой связи. Такие же указания могут развешиваться в определенных местах метро, чтобы приучить пассажиров к определенному способу использования эскалатора. В этом случае последний рассматривается с точки зрения его пропускной способности, определяемой прежде всего шириной ступеней и скоростью. Чаще всего ступени рассчитаны на двух человек, стоящих рядом, что позволяет гибко управлять плотностью потока. Но такой рационализаторский взгляд не является чем-то внешним и чуждым опыту тех, кто едет на эскалаторе. Они сами могут занимать определенные места так, чтобы снизить другим время ожидания входа на эскалатор и уплотнить стоящих.

У эскалатора как эргономического объекта есть, однако, одно принципиальное ограничение. Оно хорошо заметно на простом примере. После объявления «Пожалуйста, занимайте обе стороны эскалатора» очень редко что-то меняется. Люди продолжают занимать лишь одну сторону. Это обстоятельство говорит о том, что эскалатор является не только техническим и эргономическим, но и *социальным* объектом. Внутри эскалатора, вокруг него и благодаря ему происходят определенные социальные взаимодействия, принимающие специфическую форму в связи с естественной материальной конфигурацией эскалатора. Чтобы выделить некоторые принципиальные характеристики этой социальности, лучше обратиться к случаю эскалатора в метро, где эскалаторная социальность наиболее выразительна.

Прежде всего, если вернуться к упомянутой ситуации, в метро люди обычно занимают правую сторону, оставляя свободным проход слева. Слева, соответственно, люди чаще идут и лишь в некоторых случаях стоят. Эту склонность к социальной организации на движущемся эскалаторе не могут перебороть никакие инструкции со стороны дежурных по станции или администрации метрополитена. (Причины появления такой склонности – а она могла возникнуть вследствие прошлых усилий тех же сотрудников метрополитена, принуждавших людей стоять справа, – здесь не столь важны.) Практические соображения оказываются сильнее, и связаны они в первую очередь с тем, какого рода социальным объектом является эскалатор. Людей, встающих слева, когда перед ними есть свободный проход, идущие сзади просят уступить дорогу. Это деление эскалатора на «здесь стоят» и «здесь идут» настолько очевидно, что люди придерживаются его, даже когда они на эскалаторе одни. Причина заключается не в каких-то особенностях «менталитета» пассажиров в России, а в том, что метро – это пространство, с одной стороны, для городской мобильности и, с другой – для метро-мобильности, для перемещений внутри самого же метро. Эти последние могут служить символом внутригородских перемещений – бегущий по эскалатору общается всем, что спешит в определенную точку города. В другой обстановке такое объяснение не работает. Например, на эскалаторах в торговых центрах люди крайне редко ходят и тем более бегают, поскольку в торговом центре оправдать свою спешку необходимостью успеть куда-то практически невозможно (хотя можно оправдать ее необходимостью встретиться с кем-то). Таким образом, как социальный объект эскалатор предполагает определенную смесь внутренних и внешних оправданий действий, ориентированных на других участников разворачивающихся ситуаций.



Другой аспект эскалаторной социальности носит чисто внутренний характер и присущ любым типам эскалаторов в любых местах: речь идет о соблюдении дистанций между людьми. Этот момент тоже может регулироваться ответственными лицами в соответствующих местах (в метро, например, могут просить по громкой связи «становиться на каждую ступень эскалатора»), однако подобные инструкции неэффективны. Как и в случае с правой/левой стороной, на эскалаторе люди стараются не становиться на следующую ступень после той, на которой уже стоит пассажир. Обычно выдерживается дистанция в одну–две ступени. Это связано не столько с физическим неудобством (например на спине впередистоящего может быть большой рюкзак), сколько с типом социальных отношений, подразумеваемым близкой дистанцией: стоять на соседних ступенях могут только люди, едущие вместе. Эскалатор своим устройством вводит некоторый принцип организации пространства. Оно становится дискретным, поскольку измеряется ступенями, хотя и само пространство ступени допускает некоторые маневры, пусть и довольно ограниченные.

Пользователями эскалатора, конечно, могут быть не только одиночки, но и группы, и тогда пространство эскалатора становится площадкой для выстраивания и поддержания соответствующих социальных отношений. Едущие вместе вынуждены решать задачу поддержания коммуникации в обстановке, которая для этого не предназначена. Эскалатор в некотором смысле принуждает людей молчать и не смотреть в лица друг другу, а это является необходимым условием взаимодействия. Едущие вместе различными способами обходят это принуждение. Они могут становиться на соседние ступени лицом друг к другу или становится на одну ступень рядом друг с другом. Они могут также комбинировать эти варианты: стоящий выше может занимать одну сторону, а стоящий ниже – другую. Однако в любом случае организация коммуникации между более, чем двумя, участниками на эскалаторе настолько сложна, что обычно компании из четырех и более человек разбиваются на диады. Когда вместе едут три человека, такая разбивка становится затруднительной (кого-то придется оставить в одиночестве), поэтому в подобных случаях едущие занимают обе стороны эскалатора, чтобы каждый участник мог в каждый момент видеть лицо другого.

Эскалатор также предоставляет возможность для специфических зрительных практик. Стоящему на эскалаторе пассажиру некоторое время нечем заняться, и тогда он или она может начать глазеть по сторонам, в том числе на других людей. Это глазение не абсолютно свободно. Как и в других ситуациях, незнакомые между собой люди не могут слишком долго фикс-

сировать взгляд друг на друге, даже если объект рассматривания этого не замечает. Тем не менее мимолетные взгляды допустимы, если им не может быть приписано какое-то специфическое нелегитимное намерение. Это должен быть скучающий и блуждающий взгляд человека, который убивает время. Конечно, такие возможности могут эксплуатироваться, например, для завязывания знакомств. Кроме того, пассажир может случайно наткнуться взглядом на уже знакомого человека, что потребует демонстрации соответствующих знаков узнавания и внимания.

Но эскалатор является социальным объектом и еще в одном смысле. Как пространство социальных взаимодействий он позволяет давать моральную оценку своим и чужим действиям. Люди не просто координируются для упорядочивания происходящего на эскалаторе, но и делают это «правильно» либо «неправильно». Соответственно, «неправильно» ведущие себя пассажиры становятся потенциальными объектами порицания. Например, бывает, что пассажир занимает левую сторону эскалатора, хотя перед ним и позади него все свободно. В этом случае чаще всего он или она время от времени будет проверять, не приближается ли кто-нибудь сзади, чтобы пропустить идущего. Если идущий появляется, но его не пропускают, он имеет право попросить (словами или жестами) пропустить его, и мешающий должен это просьбу удовлетворить. Не пропустить желающего пройти – значит совершить проступок, нарушающий моральный порядок ситуации. Другая «накаленная» точка эскалатора – входная площадка. Люди, подходящие к эскалатору, должны распределить очередность входа на него таким образом, чтобы ни у кого не возникло ощущения, что его или ее «кобошли». Очередь в данном случае не так жестко ориентирована на эгалитарный принцип «первым обслуживается пришедший первым», как в других случаях, но некоторая слабая версия данного принципа все равно работает, заставляя людей формировать очередь еще до входной площадки и не «лезть без очереди» слишком откровенно.

Отдельный предмет для моральной оценки и моральных предосторожностей на эскалаторе – вещи, принадлежащие пассажирам. Люди всегда имеют при себе определенные вещи (если не сумки и тележки, то хотя бы одежду). Они должны учитывать присутствие других людей и не позволять своим вещам создавать для них неудобство. Нередко можно видеть, что на эскалаторах (особенно в метро) люди размещают свои вещи так, чтобы те не мешали остальным: держат или ставят перед собой, прижимают к телу, снимают с плеч или перевешивают на другое плечо. Все эти действия призваны создать видимость нормальной моральной среды, в которой люди не мешают друг



другу и должным образом учитывают присутствие друг друга. Необходимо избегать того, чтобы твои вещи прикасалась к другим, мешали проходу или занимали место, которое мог бы занять другой человек.

Таким образом, эскалатор выступает тройким объектом – техническим, эргономическим и социальным. Соответственно, люди, едущие на нем, являются повседневными технологами, эргономистами и социологами, которые в течение непродолжительного времени выстраивают особые отношения с эскалатором, отличающиеся от служебных отношений, выстраиваемых профессионалами (например ремонтниками). Как элемент социальной и материальной инфраструктуры эскалатор становится продолжением и отражением социоматериальных конфигураций, выходящих за пределы локальных практик его использования. Но в то же время он не предопределяет эти практики. Эскалатор должен «создаваться» заново всякий раз, когда его используют, поскольку использование заключается не в следовании уже готовым сценариям, а в придании смысла этому устройству здесь и теперь. Поэтому следить за «эволюцией» эскалатора – значит следить одновременно за тем, как воспроизводится его специфическая социоматериальная упорядоченность в качестве тройного объекта, и за тем, какие ситуативные действия обеспечивают это воспроизводство.