

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ И ПОЛИТИКИ ЧАСТЕЙ СУТОК: ОБ ИСЧЕЗАЮЩЕМ ВЕЧЕРЕ БОЛЬШОГО ГОРОДА

Ключевые слова: время, транспорт, инфраструктура, неравенство, мобильность, постсоциализм, Ростов-на-Дону

Хотя экономические и социальные эффекты ночи все чаще попадают в фокус исследований города, тема анализируется лишь с позиций западноевропейского опыта. В частности, упускаются региональные особенности тех смыслов, которые городские акторы вкладывают в работу инфраструктур в утреннее и вечернее время. В статье специфика постсоветского города рассматривается через историю работы общественного транспорта ранним утром и поздним вечером в Ростове-на-Дону; анализируются влияние сокращения транспортного обеспечения городов в вечерние часы на практики планирования времени горожанами, бытующие представления о причинах сложившейся ситуации, а также сопутствующее усиление неравенства доступа к досугу и перемещению по городу. Предлагается рассматривать вечерние часы между работой и сном как публичное время по аналогии с тем, как в социальных науках принято понимать публичное пространство (*public space*).

Позволю себе начать этот текст, посвященный переживанию меняющегося вечера в большом городе, с двух своих воспоминаний. Одно из них — поездка в Ростов-на-Дону из аэропорта домой — совсем детское, из 1992 г. Рейс из Санкт-Петербурга прилетел с задержкой, за полночь. На площадке около аэропорта стоял троллейбус № 9. Водитель, находящийся снаружи, громко зазывал выходящих из здания: “Последний троллейбус в город! Билеты всего 100 рублей!”. Дождавшись, пока кончится поток прибывших питерским рейсом, троллейбус отправился по маршруту. Намного позже, в 2013 г., мне довелось совершить поездку по Ростову-на-Дону в пять часов утра — еще одно время суток, в которое я почти никогда не видел города, хоть и прожил в нем много лет. Нужный мне троллейбус ехал из центра в спальный район, где мне непременно нужно было занять очередь в паспортном столе. Пока я ждал, на остановку подошли двое — мужчина и женщина средних лет, которые поздоровались друг с другом. Не такой уж частый случай в центре города-миллионника, подумал я. Неожиданности на этом не кончились. Мало того что троллейбус подъехал практически сразу после прихода этой пары, на входе они поздоровались с водителем (посадка в общественный транспорт в Ростове производится через переднюю дверь). Далее практически все пассажиры здоровались с водителем, а кроме того, приветствовали друг друга в салоне и заводили беседу. Представить себе такое на пару часов позже — в разгар утреннего часа пик — в Ростове было невозможно.

Два описанных случая демонстрируют связь между временем суток и социальным порядком: как минимум, в рамках этих эпизодов стал возможным разговор,

Андрей Григорьевич Возьянов | <https://orcid.org/0000-0002-5103-7298> | avozyanov@gmail.com | PhD, лектор Департамента социальных наук | Европейский гуманитарный университет (17 Savičiaus Str., 01127, Vilnius, Lithuania)

совершенно нетипичный в дневные часы в том же месте. Мой опыт пользования первыми автобусами, троллейбусами и трамваями уже на тот момент не ограничивался ростовским — такие поездки были частью моего пребывания в поле на востоке Украины. Там ранним утром пассажиры тоже здоровались и общались — с кондукторами, с водителями, между собой. Заинтересованный этим, я повторил такие поездки — уже в качестве намеренного эксперимента — в румынском г. Галац, где проводил исследование в 2015–2016 гг., и получил схожий результат.

Хотя данный текст не основан на материалах исследования, которое бы изначально фокусировалось на времени суток как социальном явлении, мой диссертационный проект об инфраструктурах городского транспорта имеет к этому отношение уже потому, что технологии мобильности сами опосредуют и производят время в городе. Ниже будет представлена область знания, которую можно условно обозначить как *night studies* — исследования ночи¹. Отдельно я остановлюсь на том, чем могут быть интересны утро и вечер как социальные феномены в переходных экономиках периферийной Европы². Моими локальными эмпирическими сюжетами станут городская мифология вокруг вечерних маршруток и попытка вернуть движение трамваев в вечерние часы в Ростове-на-Дону. Для этого я буду использовать письменные источники, свое знание ситуации, а также полевые материалы мини-проекта «Вернуть городу вечер», проведенного мной в июне 2015 г. Само городское время я попытаюсь описать как конструируемое при частичном влиянии инфраструктур, а темпоральные границы позднего вечера и раннего утра — как элемент распределения между различными акторами ответственности за доступность различных мест и сервисов для горожан. Наконец, я попытаюсь показать, как опыт трансформации вечера встраивается в более широкие рамки интерпретации перемен в городе его жителями.

Социальные исследования ночи

Исследовательский контекст для этой статьи — социальные исследования ночи (*night studies*), которые постепенно складываются в междисциплинарную область на пересечении антропологии (прежде всего антропологии времени), географии, экономики, криминологии и т.д. Основной темой здесь выступает жизнь города в ночное время — ее трансформации в социальном, экономическом и политическом (если понимать *policies* как часть политики) измерениях. В фокус попадают не только ожидаемые культурная история городской ночи³, обусловленная темнотой преступность или специфическая индустрия развлечений, но и темы, ранее практически не изучавшиеся: перспективы ночного времени в преодолении дефицита пространства⁴, ночная география городских страхов (Thomas, Bromley 2000), гендерная и расовая дискриминация в условиях доступа к ночному городу (Talbot 2004; Caiazza 2005). Тема ночного труда — как сопряженного с рисками и неудобствами, а также как выполняемого мигрантами, рома, бездомными и другими уязвимыми группами населения — получает особое развитие в контексте растущего экономического неравенства⁵. Ночная работа практически в любом обществе находится в сфере специального регулирования и отображает отношения между классами, этническими общинами и поколениями горожан, практикующими непохожие распорядки сна и бодрствования в рамках существующей социальной структуры.

Night studies сегодня базируются на нескольких положениях, первое из которых состоит в том, что сама ночь — культурный конструкт. В разных обществах она неодинаково соотносится с часами суток (или другими обозначениями времени) и темнотой (Steger, Brunt 2003; Heijnen 2005); в языках мира количество слов для определения времени суток существенно варьируется. В частности, в инуитских и алеутских культурах сезон, известный в Старом Свете как полярная ночь, называ-

ется “долгим периодом дней без света” (*tauvigjuaq*; см.: *Galinier et al.* 2010: 831). Наряду с многообразием вернакулярных концептов ночи существует множество систем и схем сна: один, два, несколько раз в сутки; или же ритм сна и бодрствования вообще ставится в зависимость от других, не связанных с астрономическим временем факторов, например охоты на животных (Там же). Таким образом, оказывается, что наиболее известный нам диурнальный (24-часовой) паттерн, где суточный цикл включает один сеанс сна и один сеанс бодрствования, — всего лишь вариант нормы. Общими местами исследований ночи являются также историческая нестабильность времени суток и значимость технологий в их развитии. Предсказуемо важный сюжет здесь — распространение электричества и последующая “колонизация ночи” (*Melbin* 1987). Описывая городскую жизнь, в которой все части суточного цикла оказываются освоены, говорят о 24-часовых, или круглосуточных, городе (*Jones et al.* 1999) и обществе (*Kreitzman* 1999).

Для западноевропейской науки актуален концепт экономики ночного времени (*night time economy*). Франко Бианкини одним из первых описал ее как совокупность видов ночной активности в контексте мер по их организации, сдерживанию и стимулированию (*Bianchini* 1995); концепт с тех пор был многократно использован в работах по географии, социологии и городскому планированию⁶. Объектом этнографических исследований становилось криминальное измерение экономик ночи (*Hobbs et al.* 2003). Стремительное расширение временных рамок аффективного — заведомо иррационального, обусловленного эмоциями — потребления рассматривалось в связи с эволюцией современного образа жизни и соответствующими неолиберальными импликациями: дополнительные часы бодрствования используются прежде всего для того, чтобы больше работать и больше покупать (*Shaw* 2010).

Растущее неравенство доступа к тем возможностям, что предоставляют мегаполисы ночью, — все более популярный сюжет исследований города. Неолиберальные ночные экономики могут иметь одним из эффектов темпоральное исключение (*temporal exclusion*) — такую организацию работы инфраструктуры, при которой не все имеют время и/или деньги для пользования ею. В своей книге “24/7: поздний капитализм и конец сна” Джонатан Крери рассказывает о переходе современной городской жизни обеспеченных слоев населения в режим круглосуточного доступа к сервисам с сопутствующим стиранием ранее важных границ между отрезками времени, такими как дни недели и части суток (*Crary* 2013). Крери считает, что непрерывно доступные интерфейсы потребления и производства встраиваются в схему глобального капитализма. В книге приводятся интересные исторические данные о том, что люди в Нью-Йорке в первой половине XIX в. спали десять часов в сутки, век спустя — около восьми, а сейчас — в среднем шесть с половиной. Уменьшение времени сна, пишет Крери, связано с тем, что в современном обществе все больше времени принято уделять работе и потреблению ее продуктов.

Хотя Джон Робинсон писал когда-то, что “в отличие от почти всего остального в обществе, 24 часа в сутках совершенно равномерно распределены между его членами” (*Robinson* 1967: 2, перевод мой. — *A.B.*), сегодня социальные исследования ночи, скорее, вырастают из ремарки: количественные темпоральные ресурсы не равны опытам переживания и восприятия времени (Там же). В современном городе ход времени в целом и смена частей суток в частности, как правило, относятся к сфере нерerefлекслируемого. Так происходит из-за того, что эта смена растворена в работе городских инфраструктур: нередко наступление вечера для нас связано не с темнотой и звездами на небе, а с тем, что закрываются магазины и с улиц исчезают автомобильные пробки. Как это часто бывает, глубоко рутинизированные структуры повседневности обнажаются в момент, когда что-то пошло не так: например, город погрузился во тьму из-за аварии в электросети — инцидента, обнаруживающего роль электричества в осуществлении контроля и упорядочивания жизнью (*Trentmann* 2009).

Особая антропологическая проблематика в рамках исследований ночи связана с нормализацией доступности и недоступности городской инфраструктуры в определенные часы. В круглосуточных городах растет число циклов производства и обслуживания, организованных так, словно их постоянная доступность абсолютно необходима — хотя некоторое время назад она была ограничена несколькими часами. Типичным примером культурных различий будет восприятие туристами воскресного закрытия немецких магазинов. Обстоятельство, которое поражает приезжих из большинства других европейских стран, не составляет проблемы для самих немцев — ведь эти магазины не работали по воскресеньям никогда. Возможно, и читатели с постсоветского пространства вспомнят магазины из ранних девяностых XX в. (предыдущих лет я не застал) с табличками “Открыто: 9–18” и даже “Перерыв: 13–14”; в сегодняшних мегаполисах мы все чаще видим вывески с цифрами вроде “8–24” или вовсе “24”. Здесь может ставиться и вопрос о том, до какой степени мы хотим, чтобы сутки становились гомогенными, а их части растеряли свою специфику — нередко ставшую неотъемлемой, ценной составляющей культуры.

Региональный контекст: мобильность и время суток в постсоциалистических городах

Хотя “экономика ночного времени” и “города 24/7” все более заметны в некоторых регионах мира, во многих местах периоды суток по-прежнему неоднородны в степени инфраструктурной обеспеченности, социальной инклюзивности и проницаемости границ. Развитие экономики ночи связано с общим уровнем благосостояния общества — и легендарный спутниковый снимок ночи, показывающий сверкающую Южную Корею рядом с абсолютно темной КНДР, приводится как яркая иллюстрация этому⁷. Смежными сюжетами в антропологии безопасности могут оказаться формы комендантского часа в разных частях мира, а также ограничения несовершеннолетних в правах на пребывание на улице после определенного времени. Постсоциалистические европейские периферии — с их урезаемыми объемами социального обслуживания, неолиберальной проблематизацией ночного шума⁸, высоким уровнем бедности, тенденциями к десекуляризации — в своей эволюции совсем не обязательно дрейфуют в сторону гомогенных суток. В парадигме, где разделение времени суток выражено, обделена исследовательским вниманием не сама ночь, а прилежащие к ней периоды: в европейской культуре — преимущественно утро и вечер. Механизмы формирования и культурное значение таких границ до сих пор практически не изучены.

Мобильность, на мой взгляд, может выступить одним из эмпирических сюжетов для понимания того, как трансформируются городские ритмы на уровне доступности инфраструктур, практик и логик пользования ими — ритм-анализа, по выражению Анри Лефевра. Если мы признаем, что периоды суток конструируются социально и инфраструктурно, то общественный транспорт оказывается одним из важных инструментов такого конструирования. Хотя исследователи уделили немало внимания неравенству центра и периферий, а также географии доступности транспорта, темпоральному измерению его работы посвящено значительно меньше публикаций, а вопросы конструируемого им времени суток затрагивают считанные единицы (Muliček *et al.* 2015; Horák *et al.* 2015; Gašparović, Jakovčić 2014). Я буду рассматривать первые и последние — раннеутренние и поздневечерние — трамваи, троллейбусы, автобусы и маршрутки как индикаторы иерархий и приоритетов отдельного общества, а также социальной функции вечера в нем.

Первый и последний рейсы. В советских городах круглосуточно работающих линий почти не было⁹. В условиях крайне низкой автомобилизации первый и последний рейсы трамвая, троллейбуса, автобуса очерчивали и рамку социальной жизни.

Тайминг тех или иных активностей, таких как семейные мероприятия, вечеринки, киносеансы, был часто напрямую связан с расписанием транспорта. В Мариуполе время отправления последних трамваев и троллейбусов зачастую определялось окончанием вечерних и началом ночных смен на заводах, а расписание их движения могло вывешиваться на конечной станции в промзоне или даже в рабочем цехе. В украинских и румынских городах время отправления последних рейсов является общим локальным знанием; во многих местах эта информация накапливается специально и общедоступна¹⁰.

Первый и последний трамвай, троллейбус, автобус — особый хронотоп городского воображения, фигурирующий в кино, прозе, живописи, песнях, устном фольклоре. В последней рубрике можно выделить такие сюжеты, как неформальное разрешение ситуации и проявление доброжелательности, либо опасность и непредсказуемость. По контрасту с дневным временем как утром, так и вечером возможны небольшие отклонения от правил — не обязательно они подрывают существующие нормы, но, скорее, показывают их гибкость и хрупкость.

Утро и вечер как режимы распределения социальной ответственности

Несмотря на некоторые сходства утра и вечера, отличающие их от дня, два времени имеют принципиальные отличия. На Рис. 1 можно видеть стикер на дверях автобуса в Остраве (Чехия), который говорит о том, что с 20:00 до 4:00 входить в салон можно не через любую дверь, как днем, а только через переднюю — чтоб на входе водитель проверил ваши документы (кондукторов в автобусах здесь нет). Стикер намекает нам, что за пределами рабочего дня и прилежащих к нему часов пик в городе действуют иные режимы доверия и контроля, а может быть, и другие морально-экономические режимы (в которых, напр., безбилетный проезд наделяется неодинаковым значением в зависимости от социальной принадлежности пассажира, времени суток и цели поездки). Можно задавать разного рода вопросы относительно такой нормы: подразумевается ли, что люди, которые пользуются этим автобусом с восьми вечера до четырех утра, — другие, менее добросовестные и более склонные к обману, или, может быть, считается, что не заплатить за проезд на работу —



Рис. 1. Двери городского автобуса; надпись “20:00—4:00”. Острава, Чехия (фото автора, 2016 г.)

не то же самое, что не заплатить за проезд в театр, поскольку досуг определяется добровольным выбором?

Ранним утром в транспорте едут, как правило, чтобы выполнить некое обязательство — явиться на работу или посетить занятия; вероятно, поэтому контроль билетов в первых рейсах воспринимается как нечто обидное: раз мы достаточно ответственные, чтобы в это время ехать куда-то, зачем подозревать нас в неоплате? Эти пассажиры — работники невидимых инфраструктур производства и потребления: заводские рабочие, сотрудники жилищно-коммунальных служб, работники рынков и поликлиник. В утренние часы перевозчики пытаются избежать людей от ожидания: в схему движения часто добавляются специальные беспересадочные рейсы (так, в Галаце по состоянию на 2016 г. четыре из десяти маршрутов были исключительно пиковыми, хотя все линии обслуживались хотя бы одним трамваем и в другие периоды). Интервалы движения транспорта в утренний час пик короче, чем в вечерний, который к тому же длится дольше. Первый рейс, таким образом, подразумевает ответственность и надежность со стороны транспортников, выполнение неких договоренностей менеджерами инфраструктуры.

Последние рейсы могут позиционироваться перевозчиками не как обязанность, а как услуга с их стороны — поскольку сам транспорт помогает в эти часы не выполнению обязательств, а в основном реализации персональных социальных практик. Поэтому и акцент может делаться не на пунктуальности и скорости, а, например, на взаимной доброжелательности водителей, кондукторов и пассажиров. Так, в Мариуполе начала 2010-х годов одна из остановок трамвая в Орджоникидзевском районе неформально осуществлялась только в поздневечернее время и использовалась для высадки рабочих, которые ехали домой после смены. В одном из выпусков газеты “Вечерний Ростов” мне попалась заметка о том, как кондуктор в позднем троллейбусе устроил шуточный аукцион по продаже билетов, оставшихся в рулоне; и ему это удалось (пускай даже и благодаря их низкой стоимости относительно других товаров). В Мариуполе роль “самого последнего рейса” выполнял дежурный троллейбус, предназначенный для персонала депо, однако любезно подбиривший и других попутных пассажиров (проезд в нем — вероятно, неофициально — был дороже обычного). Последний рейс — это зачастую удача, помогающая избежать похода домой пешком или дорогостоящей поездки на такси, это выигрыш времени для сна и денег для досуга в следующие вечера, а кроме того, это как бы результат чьей-то доброй воли.

Вечер как публичное время между работой и сном?

Вечер принципиально отличается от любого другого времени суток по своим экономическим характеристикам. Он расположен между двумя базовыми практиками — работой и сном и часто отводится досуговой активности и планируется сравнительно гибко. Намек на социальный потенциал этой части суток дает словосочетание *evening societies*, которое в англосаксонской культуре означает встречи по интересам в свободное время. При некотором упрощении вечер в экономике современных западных урбанизированных обществ — это “надстройка” к базису производства и восстановления сил для производства. Такая надстройка может рассказывать о социальных иерархиях и способах распределения ресурсов, свойственных обществу. Свободное время вечером я предложил бы рассматривать как публичное, в том смысле, в каком в социологии понимается публичность пространства (*public space*): вседоступность, проницаемость и благоприятные условия для взаимодействия с другими. Работа городских инфраструктур — одно из условий доступа к публичному времени. Очевидно, что публичности времени и места часто совмещаются и что личное время может быть публичным, если разделяется с другими; оба

они, однако, противопоставлены работе и сну, которые в определенном смысле являются (хотя и каждое по-своему) временем, отчужденным от индивида, во всяком случае, это чаще всего так для того большинства, которое не вовлечено в свою работу эмоционально и не устанавливает график ее выполнения по своей воле.

Ввод марксистской рамки не должен преуменьшать значимость культурных факторов в организации вечера; в то же время эта рамка позволяет нам увидеть ограничения, которые накладывает режим работы инфраструктур, на фоне формируемых привычек и совершаемых выборов. Очевидно, при недоступности ночи из-за работающего транспорта ее функции может брать на себя вечер; наоборот, при гибкости и открытости часов после работы вечерние шоппинг, личные встречи и походы в гости/театр/кино отделяются от ночных баров, клубов и вечеринок. Если же уровень доступа к ночи сильно разнится внутри общества, стратификация, вероятно, примет и темпоральное измерение — мне было бы интересно увидеть исследование того, как связан уровень доходов с продолжительностью сна и его расположением в сутках. На макроуровне транспортная доступность публичных мест в поздневечернее (публичное) время — один из инструментов упорядочивания суток, со-настройки и модерации ритмов разных городских групп. В микросоциологическом и антропологическом разрезе инфраструктура вечера может становиться сложным знаком, носителем культурных смыслов и источником разнообразных переживаний.

Кейс: вечерний общественный транспорт в Ростове-на-Дону

Общественный транспорт поздним вечером и ночью почти всегда менее рентабелен, чем днем и в часы пик, потому работа маршрутов в “нестандартные часы” (*non-standard hours*) особенно сильно зависит от волевых политических решений. Многие европейские мегаполисы и даже города средних размеров в течение последних 15 лет обзавелись системами ночного общественного транспорта в целях повышения туристической привлекательности, поддержки индустрий досуга, а также для работающих в ночные часы горожан. В баварском Мюнхене, где мне доводится бывать регулярно по учебе, вечером курсируют трамваи с “вечеринкой внутри” — это возможно ввиду снижения трафика и высвобождения вагонов; с полуночи работают специальные маршруты, на которых на протяжении уикенда соблюдается 30-минутный интервал.

На обширной части постсоветского пространства (за исключением городов Прибалтики, Республики Беларусь, Республики Молдова и немногочисленных городов в других местах), а также в некоторых других постсоциалистических странах (Румыния в их числе) наблюдается противоположная тенденция. В советские десятилетия временной диапазон работы транспорта устанавливался так, чтобы обслужить все смены промышленных предприятий, работавших чаще всего круглосуточно. Коммерчески это могло быть невыгодно, но условие окупаемости перед перевозчиками и не ставилось. Так, и в украинском Мариуполе, и в румынском Галаце утренние и поздневечерние расписания трамвайных маршрутов, большая часть которых соединяла жилые районы с промзонами, составлялись “под диктовку” графиков местных предприятий. Целесообразность поздневечернего транспорта стала оспариваться, когда в конце 1990-х — начале 2000-х годов граница последних рейсов поползла вверх в рамках экономической оптимизации. И заводы, и транспортные предприятия перестали получать субсидии от государства; первые стали сокращать объемы производства прежде всего за счет более дорогих ночных смен; вторые — ориентироваться на регулярный платежеспособный спрос, т.е. на стабильный пассажиропоток в течение всего дня (а не только в часы пик), которого в промзонах не бывает. В постсоветские годы металлургический комбинат в Мариуполе оказывал трамвайному депо финансовую помощь, но во многих других городах в похожих ситуациях заводы оставались в стороне, а транспортники отменяли последние рейсы один за одним. В Галаце

комбинат предпочел перевозить рабочих собственными автобусами, взяв на себя, таким образом, функцию, которую раньше выполняло государство: для 1990-х годов такая “приватизация” ответственности была знаковой. В это время в менее индустриализированном Ростове-на-Дону транспорт не получал особой поддержки ни от заводов, ни из госбюджета и подвергался постоянным сокращениям: в период 1990–2000-х годов количество трамвайных маршрутов здесь снизилось с 18 до 6, а троллейбусных — с 22 до 9. Время работы оставшихся поэтапно уменьшалось, о чем я подробнее скажу ниже. Те немногие города, где транспорт продолжал ходить до поздна, оценивались на транспортных форумах в категориях профессиональности, добросовестности, стойкости. “Питер держится”, — говорил мой петербургский знакомый-транспортник о последних рейсах трамвая; десятилетиями их графики рассчитывались так, чтобы пассажиры последнего поезда метро успели доехать от станции до дома. Изредка отсутствие ночного транспорта риторически рационализируется отсутствием ночной жизни, потребностью горожан в отдыхе и повышенной опасностью хулиганства в ночные часы; все эти доводы озвучивались, например, в Минске, где немногочисленные эксперименты с ночными маршрутками были объявлены безуспешными, а возможное прекращение работы транспорта в период между 23 часами вечера и часом ночи регулярно обсуждается в СМИ.

Сужение временного диапазона работы общественного транспорта характерно и для Ростова-на-Дону, хотя здесь оно, по-видимому, не сопровождалось массивной риторикой наподобие минской. Чаще всего исчезновение вечерних маршрутов осуждалось как следствие безответственности транспортников и неосведомленности пассажиров в своих правах: “...ни у кого нет понимания, что это не бизнес, а инфраструктура” (ПМА, инф. С.). Когда-то в донской столице существовали рейсы “далеко за полночь” — 90-летняя ростовчанка, работавшая в свое время кондуктором трамвая, рассказывала мне в интервью о трех 8-часовых сменах с четырех утра до двух ночи в 1970-е годы; и если в смену включать примерно час на нулевые рейсы в/из депо, то в сумме выйдет почти 24-часовое функционирование. В 1990-е годы пользование муниципальным общественным транспортом стало практикой, маркированной как признак бедности: слои населения с более высоким доходом обратились к альтернативам — автомобилю, такси и маршруткам. Появление последних в 1990-е годы стало одной из главных перемен в сфере общественного транспорта, оно уменьшило объем ожиданий от государства со стороны пассажиров и поставило их в зависимость от частного бизнеса, к которому, кроме того, горожане применяли другие рамки справедливости, нежели к муниципальному транспорту¹¹. Время работы автобусов в Ростове сократилось примерно на два часа с появлением маршруток, на которых по-прежнему можно было уехать домой из центра примерно за ту же цену, что и на общественном транспорте (стоимость проезда отличалась не более чем на 20%). Трамваи и троллейбусы, сеть которых сократилась в конце 1990-х годов вдвое при падении количества рейсов в разы, вовсе стали заканчивать работу в восемь вечера, оставляя без транспортного сообщения кварталы и целые районы, такие как Ленгородок и окрестности завода Красный Аксай. Любопытно, что ростовские трамваи с начала 1990-х до начала 2010-х годов стали начинать работу на маршрутах на полтора часа позже, а заканчивать на пять часов раньше — в семь вечера. Раннее утро, принадлежа практикам времени, отчуждаемого от человека в пользу общества (государства, капитализма, работодателя и т.д.), оказалось намного более стабильно в своих границах.

Городские разговоры о позднем транспорте: теория заговора и имущественный ценз на вечерний досуг

Когда в Ростове деградировал поздневечерний транспорт большой вместимости, маршрутки взяли на себя его роль в данном временном сегменте. Точное расписание

их нигде не вывешивалось и фактически не могло быть оглашено, поскольку определялось ситуативно каждый вечер с поправкой на количество пассажиров. Вероятно, именно поэтому время окончания работы транспорта настолько незаметно “поднялось” в более ранний вечер. В последних классах школы (2003–2004 гг.) свой привычный пятничный маршрут — пять-шесть остановок из центра города — я мог преодолеть на маршрутке, выйдя из клуба в половине первого ночи. На первых курсах бакалавриата (2006–2007 гг.) уже никакие молодежные мероприятия, даже концерты, не успевали закончиться до того, как с улиц исчезали последние маршрутки и автобусы; походы в клуб пришлось осознанно разделить на вечерние и ночные. Вторые подразумевали, что придется либо “зажигать” всю ночь, либо ехать домой на такси — и потому их иногда приходилось отменять. Для многих подростков и студентов посещение клубов было связано с финансовой зависимостью от родителей, и если стоимость проезда на маршрутке была соразмерна с ценой на вход или на мороженое, то проезд на такси, как правило, превосходил все это вместе взятое — было намного сложнее вписать его в “карманные расходы”.

Инфраструктурное “наполнение” ночи время от времени проблематизировалось в ростовских разговорах. В начале 2010-х годов городская мифология о вечерних маршрутках и автобусах, основанная как на личном опыте, так и на пересказах чужих историй, распадалась как минимум на два сюжета. Первый из них — неравенство в обеспеченности транспортом в вечернее время городских районов, отчасти обусловленное их разной удаленностью от центра, а значит, неравной выгодностью перевозок домой одного и того же количества пассажиров. На участках, где несколько маршрутов накладывалось друг на друга, возникали неоднозначные эффекты. Так, именно здесь люди надеялись, что вскоре подъедет хоть что-нибудь, и отказывались от идеи взять такси. В случае муниципальных автобусов за пределами центра вечернее функционирование отличалось большей стабильностью, как, например, “на 94-м [маршруте], а вот в центре, где пересекаются маршруты разных АТП, никто не видит за собой ответственности” (ПМА, инф. О.). Так, разница между последними отправлениями от Центрального рынка в сторону Западного и Северного жилых массивов традиционно составляла от одного до двух часов, но едва ли была одинаковой каждый вечер. В то же время никому из моих знакомых не удавалось сказать, когда именно отходят последние автобусы, на которых они могли бы уехать. Поездка домой вечером означала непредсказуемость, возникающую из нераспределенного объема ответственности; принимать на себя весь этот объем водители не желали:

С.: Ты стоишь на остановке, где написано: окончание работы в 23:00. Стоишь там с пол-одиннадцатого, ни одного автобуса до одиннадцати, вызываешь такси, и тут он появляется, в начале двенадцатого. И спрашиваешь, ну как так, а он вообще не чувствует, что что-то не так — скажи спасибо, что вообще приехал.

О.: Любые замечания воспринимаются как оскорбление.

До какого-то момента в Ростове маршрутки выручали вечерних пассажиров практически в том же временном диапазоне, что и муниципальные автобусы до начала сокращений; нередко поездка на них в это время суток была даже быстрее — если вам не приходилось ждать вместе с водителем, пока все места в салоне заполнятся. Интересно, что появление автобусов на Западный после 24:00 могло восприниматься водителями маршруток как вторжение на их территорию. Однако вслед за полуночными автобусами и этот вид транспорта стал постепенно исчезать; сокращение времени его работы по вечерам вызвало к жизни городскую гипотезу про сговор/торг между “автобусниками”, “маршрутчиками” и таксистами, предметом которого является временной промежуток между десятью вечера и часом пополуночи. Пассажиры нередко наблюдают, как на остановках водители разных видов транспорта беседуют между собой. Об отрезке в несколько часов, в пределах которого уез-

жают из центра города последние маршрутки, тянет говорить в пространственных метафорах — как об оспариваемой “автобусниками”, “маршруточниками” и таксистами темпоральной территории между вечером и ночью. Метафора оспаривания была использована Филом Хадфилдом в его критике регулирования ночного потребления алкоголя — регулирования, сталкивающего интересы различных групп жителей британских городов (Hadfield 2006). Такси, как и “Uber”, предоставляют многим возможность дополнительного заработка и в то же время, забирая пассажиров у поздних маршруток, делают последние рейсы нерентабельными; оставшаяся часть клиентов маршруток вынуждена передвигать границы своего вечера на более раннее время. Сегодня в контексте рассуждений об угрозе “Uber” для более традиционных и дорогих служб такси можно говорить о том, что для организации “экономичного вечера” обладание смартфоном становится дополнительным условием. В этом случае граница цифрового раздела (*digital divide*) в городе — между теми, кто свободно пользуется мобильными приложениями, и теми, для кого в силу возраста это оказывается затруднительно — связана с возможностью позволить себе такси и, в свою очередь, с паттернами темпорального исключения.

Возвращение вечерних трамваев

В 2015 г. в Ростове-на-Дону городская транспортная компания предприняла попытку возобновить вечернее движение трамваев: на маршруты было добавлено несколько вагонов, которые курсировали с 19 до 22 часов. Нововведение, однако, было слабо освещено в СМИ. С целью распространения вечернего расписания мы с несколькими моими знакомыми провели акцию, в которой присутствовали элементы исследования и социального активизма¹².

Сперва выяснилось, что расписание нигде не опубликовано. Мы решили составить его самостоятельно, наблюдая за главной трамвайной развязкой города в районе Центрального рынка. Сами по себе четыре вечера в пространстве, где в это время суток транспорт отсутствовал последние 15 лет, были этнографическим опытом, в ходе которого нам открылись новые подробности про, казалось бы, давно знакомый город. Улицы, по которым ходят трамваи в Ростове, как правило, не обслуживаются другими видами транспорта. Поэтому, вероятно, после исчезновения вечерних (тех, что после 19:00) рейсов в 1990-х годах трамвайные улицы стали ареной для специфических практик: ночевки бездомных, потребления крепкого алкоголя, неформальной торговли — того, чего не было на расстоянии одного квартала, там, где ходили автобусы. После продления работы трамваев люди уходили с остановок не потому, что слишком долго ждали, а потому что привычные 15 минут могли наполняться очень неприятным опытом.

Несмотря на некоторые неудобства, у вечерних трамваев появилось немало клиентов, причем относящихся к самым разным группам населения: работники центра города, мамы с детьми, пожилые пенсионерки, молодые пары; вечером с этого вида транспорта снималось дневное клеймо “непрестижности” и смягчались социальные барьеры. Замечу, среди пассажиров были те, кто работал и жил рядом с трамвайной линией и, соответственно, между исчезновением и возвращением вечерних рейсов ходил домой или, чтобы сесть на другие виды транспорта, пешком. Кроме того, несмотря на отсутствие формального графика, трамваи приходили на остановку в одно и то же время, вероятно, еще и потому, что вечером уже не было пробок, а значит, ничто не задерживало движение. Наконец, сами пассажиры верили, что расписание существует, и ориентировались на время своих предыдущих поездок. Из разговоров с ожидающими на остановке мы поняли, что несоблюдение графика движения, вывешенного на столбе, вызывает меньшее напряжение, чем его отсутствие. Мне стоило больших усилий донести это мнение до сотрудников муниципальной транс-

портной компании, которые опасались, что в случае несоблюдения вывешенных на остановках расписаний им грозят многочисленные жалобы и привлечение к ответственности.

Заключение: несколько мыслей о значениях отчуждаемого вечера

Возвращение вечерних трамваев — интересный и, по-видимому, редкий пример того, как нивелируется “нормальный перебой” (*normal disruption*; Trentmann 2009): ставшие рутинными нестабильность и отсутствие одной из городских функций. Вероятно, поначалу исчезновение общественного транспорта, который позволял вернуться домой “после одиннадцати”, осознавалось как настоящий перебой. Со временем пользование такси стало восприниматься как допустимая издержка, позже перешедшая в разряд обязательных. Отсутствие тоже может быть нормальным, и ситуация вокруг недолгого возвращения вечерних трамваев показала, как трансформировались ожидания от вечера и требования к нему — к его доступности, надежности и продолжительности после того, как основной поток едущих из офисов домой иссякал. С недавнего времени в Ростове на автобусных остановках появляются указатели, где пишется лишь время начала работы и интервал движения — ни слова о том, до которого часа ходит автобус (Рис. 2). Месседж такой меняющейся нормальности, видимо, в том, что рассчитывать на общественный транспорт можно только для поездки на работу и обратно.

Культурный дрейф времени суток нелегко уловить в отдельно взятых деталях: вечер возникает на пересечении ритмов, скоростей и темпоральных промежутков. Исчезновение позднего общественного транспорта можно рассматривать в других, нежели кризис публично оказываемых услуг, контекстах, например с точки зрения автомобилизации. Городские жители не просто пассивно внимают переменам, они перенастраивают желания и возможности, вырабатывая новые привычки. Но что-то меняется вместе с табличками на остановках, и я закончу сюжетом, который всплыл в ростовских беседах и который кажется мне довольно симптоматичным. Сколь бы специфичен ни был мой круг общения в городе — люди одного со мной поколения, в большинстве своем связанные с независимым искусством или наукой, — все го-



Рис. 2. Конечная остановка автобусов “Вокзал–Сельмаш”; Ростов-на-Дону (фото автора, 2016 г.)

ворят о вечернем транспорте как о примете ушедшей эпохи. В эту эпоху локальной ростовской истории канули в лету не только поздние муниципальные автобусы. Вспоминают, как тогда, в начале 2000-х годов, Ростов был музыкальным Манчестером и пост-панк столицей России (популярные в кругах меломанов и в прессе тех лет эпитеты). Уход из города вечернего транспорта и исчезновение вечера совпали по времени и с волной отъезда наших сверстников. Задумываясь об отъезде, мои собеседники видели причину в т.ч. и в поиске лучших вечеров. Из этой “виньетки” нельзя делать выводы о жизненных выборах ростовчан, к тому же ночная жизнь в городе не только не исчезает, но и развивается. Тем не менее вечерние переживания южного мегаполиса показывают чувствительность его жителей к темпоральной организации своего пространства, ко времени, которое создает место, — чувствительность, которой исследователи и политики прежде пренебрегали.

Примечания

¹ В этой части моего текста я обращаюсь к материалам курса моего научного руководителя Гера Дойзингса (Ger Duijzings) в Университете Регенсбурга “Nightlaboratory: Regensburger Nachtschichten”, в рамках которого в 2015–2016 гг. читал лекцию и я. Дойзингс также является одним из соавторов этнографического блога про городскую ночь <https://nightlaboratory.wordpress.com>

² Часть полевых зарисовок, использованных в данном тексте, была также включена в онлайн-публикацию на белорусском языке “Куды знікае вечар у вялікіх постсавецкіх гарадах: публічныя прасторы без публічнага часу?” [Куда исчезает вечер в больших постсоветских городах: публичные пространства без публичного времени?]. 09.01.2018. <http://urbanist.by/disappearing-evening>

³ Одна из ранних работ на эту тему: Schlör 1991. См. также пример глубокого исторического рассмотрения ночи: Koslofsky 2011.

⁴ См., напр.: Gwiazdzinski 2015. В этой же статье можно найти обширную библиографию франкоязычных публикаций на тему ночи.

⁵ См. документальный фильм Тима Марринана (Tim Marrinan) и Юлиуса-Чезара Макарие (Iulius-Cezar Macarie) “Invisible Lives”: Romanian Night Workers in London. <https://youtu.be/UitIawDvH7o>

⁶ См., напр.: Roberts, Eldridge 2012.

⁷ Так, National Geographic пишет о ночной темноте в Северной Корее как о визуальном свидетельстве энергетического банкротства. 08.01.2019. <http://news.nationalgeographic.com/news/2014/02/140226-north-korea-satellite-photos-darkness-energy>

⁸ Шум от работающих ночью заведений нередко возводится в проблему формирующимся средним классом — новыми собственниками джентрифицируемых районов. См. (на материале Австралии и Польши): Rosenberg 2013; Kusiak 2014.

⁹ Немногочисленные исключения, по-видимому, все же были, см. обсуждения на форумах “Транспорт в России”. 08.01.2019. <http://forum.tr.ru/read.php?1,234507,234738>; <http://forum.tr.ru/read.php?1,1091739,1091739>

¹⁰ См. также российские примеры: Екатеринбург (интернет-форум “Транспорт в России”). 08.01.2019. <http://forum.tr.ru/read.php?12,644577,page=all>), Саратов (сообщество “Трамваи и троллейбусы Саратова”. 08.01.2019. <https://vk.com/get64>).

¹¹ Подробнее о постсоветской истории маршруток на примере Мариуполя см: *Возьянов А.Г.* Льготники в городе: пассажиры старшего возраста и этика мобильности в инфраструктуре украинского общественного транспорта // Социология власти. 2014. № 3. С. 39–59.

¹² Про весь проект можно прочитать подробнее: *Vozyanov A.* Вернуть городу вечер: поздние трамваи и тактическая логистика в Ростове-на-Дону. 08.01.2019. <http://partizaning.org/?p=11120>

Источники и материалы

ПМА — Полевые материалы автора. Ростов-на-Дону, 2015–2016 гг. (информанты: О., 1988 г.р., художница, преподаватель рисования; С., 1988 г.р., программист, музыкант, звукорежиссер; оба информанта родились и живут в Ростове-на-Дону).

Научная литература

- Bianchini F.* Night Cultures, Night Economies // *Planning Practice & Research*. 1995. Vol. 10 (2). P. 121–126.
- Caiazza A.* Don't Bowl at Night: Gender, Safety, and Civic Participation // *Signs*. 2005. Vol. 30 (2). P. 1607–1631.
- Crary J.* 24/7: Late Capitalism and the Ends of Sleep. N.Y.: Verso Books, 2013.
- Galinier J., Becquelin A.M., Bordin G., Fontaine L., Fourmaux F., Ponce J.R., Salzarulo P., Simonnot P., Therrien M., Zilli I.* Anthropology of the Night: Cross-Disciplinary Investigations // *Current Anthropology*. 2010. Vol. 51 (6). P. 819–847.
- Gašparović S., Jakovčić M.* Prometna marginaliziranost na primjeru Srednjoškolača grada Zagreba // *Geoadria*. 2014. Vol. 19 (1). P. 61–99.
- Gwiazdzinski L.* Introduction // *Articulo — Journal of Urban Research* [Online]. 2015. Vol. 11. <http://articulo.revues.org/3140>; DOI: 10.4000/articulo.3140
- Hadfield P.* Bar Wars: Contesting the Night in Contemporary British Cities. Oxford: Oxford University Press, 2006.
- Heijnen A.* Dreams, Darkness and Hidden Spheres: Exploring the Anthropology of the Night in Icelandic Society // *Paideuma*. 2005. Vol. 51. P. 193–207.
- Hobbs D., Hadfield P., Lister S., Winlow S.* Bouncers: Violence and Governance in the Night-Time Economy. Oxford: Oxford University Press, 2003.
- Horák J., Ivan I., Fojtík D.* Time of Day Dependency of Public Transport Accessibility in the Czech Republic // *Geoinformatics for Intelligent Transportation. Lecture Notes in Geoinformation and Cartography*. Vol. 214 / Eds. I. Ivan, I. Benenson, B. Jiang, J. Horák, J. Haworth, T. Inspektor. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 2015. P. 93–108.
- Jones P., Hillier D., Turner D.* Towards the “24-Hour City” // *Town and Country Planning*. 1999. Vol. 68. P. 164–165.
- Koslofsky C.* Evening's Empire: A History of the Night in Early Modern Europe. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.
- Kreitzman L.* The 24-Hour Society. Bury St. Edmunds: St. Edmundsbury Press, 1999.
- Kusiak J.* Acoustic Gentrification: The Silence of Warsaw's Sonic Warfare // *The Acoustic City* / Eds. M. Gandy, B. Nilsen. Berlin: Jovis, 2014. P. 206–211.
- Melbin M.* Night as Frontier: Colonizing the World after Dark. N.Y.: The Free Press, 1987.
- Muliček O., Osman I., Seidenglanz D.* Urban Rhythms: A Chronotopic Approach to Urban Timespace // *Time & Society*. 2015. Vol. 24 (3). P. 304–325.
- Research, University of Michigan, 1967.
- Roberts M., Eldridge A.* Planning the Night-Time City. L.: Routledge, 2012.
- Robinson J.P.* Social Change As Measured by Time Budgets. Michigan: Institute of Social Research; University of Michigan.
- Rosenberg B.* Shhh! Noisy Cities, Anti-Noise Groups and Neo-Liberal Citizenship // *Journal of Sociology*. 2013. Vol. 52 (2). P. 190–203.
- Schlör J.* Nachts in der großen Stadt: Paris, Berlin, London 1840–1930. Mannheim: Artemis und Winkler, 1991.
- Shaw R.* Neoliberal Subjectivities and the Development of the Night-Time Economy in British Cities // *Geography Compass*. 2010. Vol. 4 (7). P. 893–903.
- Steger B., Brunt L.* Introduction: Into the Night and the World of Sleep // *Night-Time and Sleep in Asia and the West: Exploring the Dark Side of Life* / Eds. B. Steger, L. Brunt. L.: Routledge, 2003. P. 1–23.
- Talbot D.* Regulation and Racial Differentiation in the Construction of Night-Time Economies: A London Case Study // *Urban Studies*. 2004. Vol. 41 (4). P. 887–901.
- Thomas J., Bromley R.* City-Centre Revitalisation: Problems of Fragmentation and Fear in the Evening and Night-Time City // *Urban Studies*. 2000. Vol. 37 (8). P. 1403–1429.
- Trentmann F.* Disruption is Normal // *Time, Consumption and Everyday Life* / Ed. F. Trentmann, E. Shove, R. Wilk. Oxford: Berg, 2009. P. 67–84.

Research Article

Vozyanov, A.G. Public Transportation and Politics of Times of the Day: On the Disappearing Evening in a Big City [Obshchestvennyi transport i politiki vremeni sutok: ob ischezaiushchem vechere bol'shogo goroda]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2019, no. 3, pp. 27–41. <https://doi.org/10.31857/S086954150005296-5> ISSN 0869-5415 © Russian Academy of Sciences © Institute of Ethnology and Anthropology RAS

Andrey Vozyanov | <https://orcid.org/0000-0002-5103-7298> | avozyanov@gmail.com | European Humanities University (17 Savičiaus Str., 01127 Vilnius, Lithuania)

Keywords

time, transportation, infrastructure, inequality, mobility, post-socialism, Rostov-on-Don

Abstract

Although economic and social effects of the night are increasingly present in research on cities, the topic has been analyzed only from the Western European perspective. There is a gap in the analysis of regionally specific meanings that urban actors invest into the morning and evening operation of infrastructures. The article examines the specifics of the post-Soviet city via the history of public transportation operation in early morning and late evening hours in Rostov-on-Don. The focus is on the impact of cutbacks in evening public transit service hours on time planning practices, folk ideas about the causes of the current situation, as well as growth of inequality in access to leisure and mobility. I propose that evening hours between work and sleep should be approached as public time by analogy with the way in which social sciences understand public space.

References

- Bianchini, F. 1995. Night Cultures, Night Economies. *Planning Practice & Research* 10 (2): 121–126.
- Caiazza, A. 2005. Don't Bowl at Night: Gender, Safety, and Civic Participation. *Signs* 30 (2): 1607–1631.
- Crary, J. 2013. *24/7: Late Capitalism and the Ends of Sleep*. N.Y.: Verso Books.
- Galinier, J., A.M. Becquelin, G. Bordin, L. Fontaine, F. Fourmaux, J.R. Ponce, P. Salzarulo, P. Simonnot, M. Therrien, and I. Zilli. 2010. Anthropology of the Night: Cross-Disciplinary Investigations. *Current Anthropology* 51 (6): 819–847.
- Gašparović, S., and M. Jakovčić. 2014. Prometna marginaliziranost na primjeru Srednjoškolača grada Zagreba [Transport Disadvantage: The Example of High School Population in the City of Zagreb]. *Geoadria* 19 (1): 61–99.
- Gwiazdzinski, L. 2015. Introduction. *Articulo — Journal of Urban Research* 11. <http://articulo.revues.org/3140>; DOI: 10.4000/articulo.3140
- Hadfield, P. 2006. *Bar Wars: Contesting the Night in Contemporary British Cities*. Oxford: Oxford University Press.
- Heijnen, A. 2005. Dreams, Darkness and Hidden Spheres: Exploring the Anthropology of the Night in Icelandic Society. *Paideuma* 51: 193–207.
- Hobbs, D., P. Hadfield, S. Lister, and S. Winlow. 2003. *Bouncers: Violence and Governance in the Night-Time Economy*. Oxford: Oxford University Press.
- Horák, J., I. Ivan, and D. Fojtík. 2015. Time of Day Dependency of Public Transport Accessibility in the Czech Republic. *Geoinformatics for Intelligent Transportation: Lecture Notes in Geoinformation and Cartography* 214, edited by I. Ivan, I. Benenson, B. Jiang, J. Horák, J. Haworth, and T. Inspektor, 93–108. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers.
- Jones, P., D. Hillier, and D. Turner. 1999. Towards the “24-Hour City”. *Town and Country Planning* 68: 164–165.
- Koslofsky, C. 2011. *Evening's Empire: A History of the Night in Early Modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kreitzman, L. 1999. *The 24-Hour Society*. Bury St. Edmunds: St. Edmundsbury Press.
- Kusiak, J. 2014. Acoustic Gentrification: The Silence of Warsaw's Sonic Warfare. In *The Acoustic City*, edited by M. Gandy and B. Nilsen, 206–211. Berlin: Jovis.

- Melbin, M. 1987. *Night as Frontier: Colonizing the World after Dark*. New York: The Free Press.
- Mulíček, O., R. Osman, and D. Seidenglanz. 2015. Urban Rhythms: A Chronotopic Approach to Urban Timespace. *Time & Society* 24 (3): 304–325.
- Roberts, M., and A. Eldridge. 2012. *Planning the Night-Time City*. London: Routledge.
- Robinson, J.P. 1967. *Social Change as Measured by Time Budgets*. Michigan: Institute of Social Research; University of Michigan.
- Rosenberg, B. 2013. Shhh! Noisy Cities, Anti-Noise Groups and Neo-Liberal Citizenship. *Journal of Sociology* 52 (2): 190–203.
- Schlör, J. 1991. *Nachts in der großen Stadt: Paris, Berlin, London 1840–1930* [Night in the Big City: Paris, Berlin, London 1840–1930]. Mannheim: Artemis und Winkler.
- Shaw, R. 2010. Neoliberal Subjectivities and the Development of the Night-Time Economy in British Cities. *Geography Compass* 4 (7): 893–903.
- Steger, B., and L. Brunt. 2003. Introduction: Into the Night and the World of Sleep. In *Night-Time and Sleep in Asia and the West: Exploring the Dark Side of Life*, edited by B. Steger and L. Brunt, 1–23. London: Routledge.
- Talbot, D. 2004. Regulation and Racial Differentiation in the Construction of Night-Time Economies: A London Case Study. *Urban Studies* 41 (4): 887–901.
- Thomas, J., and R. Bromley. 2000. City-Centre Revitalisation: Problems of Fragmentation and Fear in the Evening and Night-Time City. *Urban Studies* 37 (8): 1403–1429.
- Trentmann, F. 2009. Disruption is Normal. In *Time, Consumption and Everyday Life*, edited by F. Trentmann, E. Shove, and R. Wilk, 67–84. Oxford: Berg.