

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/2

## ПОЛИТИКА МОБИЛЬНОСТИ НА ЦИРКУМПОЛЯРНОМ СЕВЕРЕ: К АНТРОПОЛОГИИ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР\*

---

Петер Швайцер

**Аннотация.** Хотя мобильность универсальна для человечества, конкретные формы мобильности и ее отсутствие в каждом отдельном обществе определяются культурно и политически. В обществах коренных народов и более поздних поселенцев сформировалась сложная система сезонной мобильности и соответствующей инфраструктуры для устойчивых систем жизнеобеспечения в суровых условиях. Колониальное освоение более южными государствами изменило цели транспортных инфраструктур и мобильности на Севере так, что теперь они стали обслуживать внешние по отношению к местным сообществам задачи; их главной характеристикой сегодня стали отчужденное происхождение и целеполагание. Современные культура и политика мобильности основаны на существующей инфраструктуре. Эта статья фокусируется на том, как определенные формы транспортной инфраструктуры, а именно железные дороги, изменяют паттерны мобильности и будоражат воображение жителей Севера. После обсуждения понятий «отдаленность» и «инфраструктура» мы представим кейс-стади из России и Северной Америки. В некотором смысле это призыв к систематическому антропологическому изучению инфраструктуры в условиях отдаленности. Нам необходимо разработать «грамматику» взаимоотношений человека и инфраструктуры в дополнение к растущему корпусу антропологических исследований инфраструктуры в рамках «техно-политики». Другими словами, чтобы понять политику и культуру мобильности, нам необходимо понять политику и культуру транспортной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, отдаленность, мобильность, политика, Арктика

### Введение

Коренные жители Крайнего Севера веками опирались на сложную систему мобильности, часто связанную с сезонными миграциями животных. Колониальная экспансия южных государств в Арктике и Суб-

---

\* Первая версия этой статьи была представлена в виде пленарного доклада на XIII Конгрессе антропологов и этнологов России в Казани в июле 2019 г. Я хочу поблагодарить И. Крылова за перевод оригинального текста и О. Поворознюк за его последующее редактирование. Большая часть исследований, которые легли в основу этой статьи, была проведена в рамках проекта «Конфигурации «отдаленности» (CoRe): взаимоотношения человека и транспортной инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали (БАМа)», финансируемого Австрийским научным фондом FWF [P 27625 Einzelprojekte].

арктике принесла новые формы мобильности, нацеленные не на поддержание местного образа жизни, а на как можно более быстрое освоение Севера с целью извлечения знаний и ресурсов. Хотя изначально колониальное освоение было связано с реками и передвижением по воде, довольно быстро стала проявляться необходимость создания более основательной инфраструктуры в тайге и тундре.

Различные формы мобильности и связанные с ними инфраструктуры являются не нейтральными технологическими или логистическими системами, а отдельными социальными мирами со своей иерархией и экономическим неравенством. Определенные виды передвижений получают приоритет, а отдельные группы включаются в мобильность или же оказываются исключены из нее, и тогда такие инфраструктуры создают ограничения мобильности. Очевидно, что мобильность не всегда связана с более высоким социальным статусом, и точно так же нельзя утверждать обратное. Таким образом, исследование политики мобильности означает не только изучение политических и экономических процессов, но и социальных норм, а также материальной инфраструктуры как таковой.

Сегодня технологии и инфраструктура оказывают значительное влияние не только на политику мобильности, но и на паттерны коммуникации в более широком смысле. Любое общество пользуется технологиями и инфраструктурой, но их важной чертой для северных групп является внешнее по отношению к этим группам происхождение и внешнее же определение целей для этих технологий и инфраструктуры. Поэтому изучение транспортных инфраструктур на Крайнем Севере проливает свет на политику мобильности (Creswell 2010) в условиях отдаленности.

Данная статья будет посвящена тому, как отдельные виды инфраструктуры (в частности, транспортной инфраструктуры на примере железных дорог) изменяют политику мобильности на Севере. В начале статьи я остановлюсь на некоторых ключевых понятиях, а затем приведу несколько кейс-стади из России и Северной Америки.

## **Инфраструктура**

Социальные и гуманитарные науки только недавно начали всерьез заниматься темой инфраструктуры (Hughes 1983; Star 1999). Антропология была одной из последних в этом отношении дисциплин, но в последнее время мы наблюдаем взрывной рост объема антропологической литературы по этой теме (von Schnitzler 2016; Harvey, Bruun, Jensen, Morita 2017; Anand, Gupta, Appel 2018). Характерным для антропологических исследований было стремление показать инфраструктуру как площадку, на которой разворачиваются политические процессы (von Schnitzler 2016; Anand 2017; Venkatesan et al. 2018). Несколько авторов

исследовали связь инфраструктуры и политики модернизации (Masquelier 2002; Dalakoglou and Harvey 2012), а Колльер (Collier 2011) проводит глубокий анализ политических и правительственных структур, стоящих за планированием и проектированием инфраструктуры.

Ряд публикаций указывают на аффективное и символическое значение инфраструктурных проектов. Примером тому служат недавняя дискуссия о возможности инфраструктуры будоражить воображение (Dalakoglou, Harvey 2012; Harvey and Knox 2012; Larkin 2013; Anand et al. 2018). Речь идет о том, как инфраструктура работает на уровне «фантазии и желания» (Larkin 2013: 333), как она выражает обещание «эмансипационной современности» с присущими ей скоростью, соединенностью, политической свободой и экономическим процветанием, как она возбуждает мечты и надежды на развитие (Harvey, Knox 2012: 522-523). Другой корпус литературы об инфраструктуре затрагивает социальный аспект. Например, кейс-стади водохранилища на реке Кемийоки в Финляндии показал, как в процессе переговоров и планирования появились новые сети акторов (Krause 2015). Использование или доступ к определенному инфраструктурному объекту тоже может структурировать социальные отношения. Понятие инфраструктурного насилия (Rogers, O'Neal 2012) включает различные формы негативного воздействия инфраструктур, такие как социальное неравенство, маргинализация и конфликты, а также экологические проблемы в виде загрязнения, фрагментации и разорванности ландшафта.

Для понимания качества транспортной инфраструктуры мы определяем ее как «созданную человеком сеть, обеспечивающую поток людей, товаров, идей и их обмен в пространстве» (Larkin 2013: 328). Мобильность, соединенность и социальность – некоторые из очевидных свойств транспортной инфраструктуры. В то время как шоссе, железные дороги, трубопроводы и морские пути создают коридоры в пространстве, морские порты и аэропорты создают узлы внутри более крупных сетей пересекающихся линий.

### Отдаленность

По всему миру все больше людей переезжают в города, сельские и отдаленные регионы сталкиваются с потерей населения, политического веса и экономической значимости (за исключением своей роли кладовой не добытых еще ресурсов). В то же время люди продолжают жить там, и новые группы (мигранты из густонаселенных регионов и городов) приезжают сюда. Именно поэтому социальные науки должны принимать во внимание потенциал развития отдаленных местностей в ближайшие десятилетия и века. С одной стороны, отдаленные и сельские местности являются кладовой трудовых и природных ресурсов, а с другой – ресурсом простора и тишины для центров.

Экономисты, географы и историки долгое время описывали Арктику как отдаленный регион (Coates 1994; Huskey, Morehouse 1992). Тем не менее в антропологии «отдаленности» до недавнего времени уделялось довольно мало теоретического и концептуального внимания. Хотя определенное представление о расстоянии в пространстве и «изолированности» или «экзотичности» повлияли на формулирование того, что является антропологическим полем, ни онтологические, ни эпистемологические качества «отдаленности» не становились предметом исследования. Напротив, как показывают примеры возникновения городской, глобальной или транснациональной и прочих новых видов антропологии, «отдаленность» по умолчанию понималась как стартовая точка в выборе поля для антропологов. Хотя уже были написаны манифесты городской антропологии или глобальных и транснациональных связей, кажется, никто не видел потребности в формулировке принципов «антропологии отдаленности», или «отдаленной антропологии». Как показывает К. Хамфри (Humphrey 2016), отдаленность и ее конфигурации особенно важны в централизованных государствах, таких как Россия.

### Арктический транспорт

Транспорт за Северным полярным кругом в последние годы привлекает немалое внимание. В первую очередь это связано с глобальным изменением климата и интересом к природным ресурсам Севера. Сокращение объема морских ледников сделало морское сообщение через северо-восточный и северо-западный морские пути более осуществимым, чем еще несколько десятилетий назад. В особенности северо-восточный коридор или Северный морской путь, проходящий вдоль северных берегов Евразии, испытал в последнее время значительный рост транспортного потока. Это было отражено в научной литературе (Stephenson, Brigham, Smith 2013), а также в официальных документах, таких как «Arctic Marine Shipping Assessment» Арктического совета (AMSA 2013). Арктическое судоходство приведет к установке новой прибрежной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность. Большинство перевозимых товаров производится не на Севере, а в восточной Азии и следуют в порты южнее Арктики, создавая таким образом «эффект упущенного развития» (fly-over effect) (Storey 2001).

Существует много других форм арктических транспортных сетей: от рек и шоссе до авиационных коридоров. Однако мы сосредоточимся на железных дорогах, главной особенностью которых является то, что они привязаны к местности (и соответственно местным жителям), а поезда могут перевозить и людей, и грузы. Хотя строительство железных дорог было характерно для индустриальной трансформации Европы в XIX в. (Schivelbusch 1977), технологии XXI в. делают арктические регионы

новым рубежом развития железных дорог (см. планы строительства железных дорог из Рованиеми в Киркенес в Финляндии и Норвегии или проект так называемого Северного широтного хода через субарктическую Сибирь).

### **Примеры из России и Советского Союза: от XIX века до БАМа**

В целом строительство железных дорог можно рассматривать как типичный модернизационный проект, включающий в себя ряд связанных идеологических, инфраструктурных, политических, социально-экономических и культурных процессов. В отличие от европейских проектов, относящихся в основном к XIX в., российские и советские железнодорожные проекты были особенностью XX в. и воплощали идеологию и политику «высокого модернизма» (Scott 1998). Советская индустриализация и программа «освоения Севера» с лежащей в ее основе идеей господства человека над природой конструировала образ северных рубежей как враждебный, а местного населения – как отсталого и нецивилизованного. В этом контексте понимание «отдаленности» несло по большей мере негативные коннотации и было синонимично «нецивилизованному», «отсталому» или «другому». Таким образом, современность и отдаленность были сконструированы как противоположные полюса модернистской парадигмы.

С точки зрения наших исследовательских задач, то есть изучения отношения между пространством Сибири и преодоления отдаленности, центральным событием является строительство Транссибирской магистрали (Treadgold 1957; Marks 1991). Это была не только первая железная дорога, построенная в азиатской части России, но преддверие создания Советского Союза – политического образования, которое прочно ассоциируется с модернизацией и развитием транспортной инфраструктуры.

Туркестано-Сибирская магистраль (Турксиб) была туркестанским (центральноазиатским) проектом и в северном своем окончании в Новосибирске соединялась с Транссибом (Payne 2001). Это была образцовая сталинская попытка развития азиатской части России; стройка стала прообразом последующих советских железнодорожных проектов. В сталинское время в таких проектах использовался принудительный труд заключенных. Позднее в подобных проектах участвовали добровольцы, привлеченные пропагандой, высокими зарплатами и другими материальными благами.

Хотя Байкало-Амурская магистраль появилась в проекте в 1930-е гг., а первые идеи были высказаны еще до революции, основное строительство началось в середине 1970-х гг. и было официально завершено в 1984 г. (Mote 1987). БАМ и его ответвления обеспечивают доступ к ми-

неральным ресурсам и соединяют отдаленные поселки с административными центрами. Очевидно, что промышленное освоение невозобновляемых ресурсов было одним из двигателей строительства железной дороги. Помимо надежного способа транспортировки людей, грузов и ресурсов, БАМ также укрепляет геополитические позиции России по отношению к Китаю. После открытия БАМа в 1984 г. последовал период экономического упадка и малой востребованности железной дороги. Распад Советского Союза и экономический кризис в России привели к дальнейшему кризису. К концу 1990-х гг. магистраль практически не эксплуатировалась.

В 2019 г. БАМ праздновал свое 45-летие. Сейчас разрабатываются новые планы его реконструкции и расширения. После технического и инфраструктурного усовершенствования экономический потенциал БАМа станет огромным, так как добыча ресурсов зависит от существующей и функционирующей инфраструктуры. Геополитические и экономические стратегии включают дополнительное железнодорожное сообщение с российским Дальним Востоком, Тихим океаном, Китаем и даже с Аляской.

Нет ничего удивительного, что «стройка века» вызывала лавину исследований – от социалистических пропагандистских статей до постсоветской деконструкции проекта. Особенно продуктивным направлением литературы, связанной с БАМом, был историографический жанр (Sushchevich 1984; Ward 2009; Grützmacher 2012). Этнографы изучали воздействие БАМа на местные сообщества коренных народов (Vinokurov 1994). Так как в этой подборке представлена более подробная статья о БАМе, я ограничусь упоминанием лишь нескольких материалов, опубликованных в рамках проекта CoRe: статьи об инфраструктурных проектах и «дикой природе» (Schweitzer et al. 2017), о воспоминаниях и идентичности строителей БАМа (Povoroznyuk 2019), о ритмах поездов (Kuklina et al. 2019). Еще одна статья об инфраструктуре, разьединенности и артикуляции идентичности коренного населения была издана в специальном номере журнала “Social Anthropology”, посвященном отдаленности (Schweitzer, Povoroznyuk 2019). Дальнейшие статьи о мобильности, соединенности и транспортных инфраструктурах, а также специальный выпуск о железных дорогах готовятся к публикации на основе материалов проекта и эмпирических данных, собранных в регионе БАМа.

### **Примеры из Северной Америки: Аляскинская железная дорога и туннель под Беринговым проливом**

В отличие от БАМа, история Аляскинской железной дороги изучена мало. Предыстория ее связана с многочисленными отдельными ветками, построенными для обслуживания шахт. В 1903 г. началось строи-

тельство в Сьюарде, незамерзающем морском порту на юге Аляски. Позднее, когда в 1909 и 1924 гг. некоторые частные компании, управляющие железной дорогой, обанкротились, в дело вмешалось правительство Соединенных Штатов, и в 1914 г. было принято решение продлить железную дорогу до Фэрбанкса. В 1923 г. строительство Аляскаинской железной дороги было завершено (Fitch 1967).

Хотя имеются базовые исторические данные о строительстве Аляскаинской железной дороги, нет ни одной публикации, посвященной социальной роли этого проекта. Тем не менее, жители Аляски рассказывают о довольно обширных трансформациях. Например, известно, что люди стали селиться ближе к железной дороге, то есть она втягивала все больше мигрантов в свою орбиту, став важным условием поставок товаров и создания рабочих мест. Мы также знаем, что Аляскаинская железная дорога ускорила распространение инфлюэнцы (испанского гриппа) во время пандемии 1918 г. Наконец, Анкоридж, крупнейший город Аляски сегодня, был основан как лагерь для строителей Аляскаинской железной дороги в 1915 г. (Jones 2010).

Наиболее интересным для антропологов фактом может быть то, что строительство железной дороги послужило поводом для так называемого «Собрания вождей танана» в 1915 г. – встречи вождей аборигенных племен внутренних районов Аляски с судьей Джеймсом Уикершемом для обсуждения будущего, включая воздействие строившейся тогда железной дороги (Schneider 2018). Сегодня «Конференция вождей танана» – крупнейшее собрание аборигенных племен внутренних районов Аляски. Хотя КВТ была основана в 1962 г., организация отсчитывает свою историю с той самой встречи в 1915 г. КВТ говорит в этом контексте о первом «споре о земле», в котором вожди танана защитили места захоронения от строительства железной дороги (ТСС 2019).

Инфраструктурным проектам не обязательно быть реализованными (Ssorin-Chaikov 2016), чтобы стать социальной силой. Один из примеров тому – долгая история невозможности пересечь Берингов пролив на поезде. Более ста лет назад, в 1906 г., русский царь издал указ, доверив американской компании начать строительство железной дороги, которая бы соединила Северную Америку и Сибирь и пересекла Берингов пролив. В 1991 г., во время своего первого полевого исследования в городке Ном на берегу Берингова пролива я встретил несколько человек из числа коренных жителей и белых американцев – сторонников железнодорожного туннеля, который бы соединил Сибирь и Аляску, несмотря на то, что ближайшие работающие железнодорожные линии находятся в сотнях и даже тысячах километров от Номы. Стратегия развития российских железных дорог до 2030 г., опубликованная в 2008 г., предусматривает расширение сети от сегодняшней конечной точки на берегах Лены до Магадана и далее на Аляску через туннель под Беринговым

проливом (Стратегия 2008). В 2019 г. ни туннель, ни мост через Берингов пролив не были реализованы, и шансы, что хотя бы один из этих проектов будет осуществлен в обозримом будущем, минимальны.

Этот кейс поднимает вопрос, почему строительство моста или туннеля через 80-километровый морской пролив, соединяющий Евразию и Америку, продолжает будоражить воображение политиков, бизнесменов и местных жителей и почему, с другой стороны, эти грандиозные планы так и не были осуществлены. Для анализа этого кейса мне пришлось выйти за рамки простого «воздействия мегапроектов» (Brunn 2011) и использовать теоретические подходы инфраструктурных исследований (Harvey et al. 2017), материальной истории (Forty 2012) и теории аффектов (Stewart 2007). Этот пример демонстрирует необходимость серьезного учета потенциала нереализованных проектов и непостроенной среды (Peyton 2017), то есть обещаний (Anand et al. 2018) и опасений, связанных с такими проектами и инфраструктурой. При этом, однако, не следует забывать об ограничениях, продиктованных потребительским спросом, экологическими и политическими условиями.

### Заключение

Технологии и инфраструктура – чрезвычайно важные аспекты человеческой жизни во всех частях света. Как и в других регионах, на Севере местные интересы оказываются второстепенными при реализации мегапроектов. Однако в отдаленных сообществах Крайнего Севера их воздействие на отношения человек – инфраструктура кажутся более очевидными по нескольким причинам, включая их относительно недавнее появление и более выраженное воздействие на окружающую среду. Так как большие инфраструктурные проекты на Севере почти всегда сопровождаются интенсивными изменениями в социальной географии, здесь выявление причинно-следственных связей между различными явлениями становится более простым, чем в других регионах. В то же время у нас все еще слишком мало задокументированных примеров социального и культурного воздействия северной транспортной (и иной) инфраструктуры.

Таким образом, для лучшего понимания политики мобильности на Крайнем Севере необходимо более систематизированное изучение ее компонентов. Один из них, а именно инфраструктура, не был достаточно представлен в изучении северных систем жизнеобеспечения. В то же время очевидно, что специфические условия жизни на Севере (от вечной мерзлоты до низкой плотности населения и разряженности сетей коммуникации) делают роль инфраструктуры еще более значимой.

В некотором смысле эта статья – призыв к систематическому антропологическому изучению инфраструктуры в условиях отдаленности. В дополнение к быстро растущему корпусу антропологических работ



об инфраструктуре как «техно-политике», упомянутому выше, нам нужна своего рода «грамматика» отношений человека и инфраструктуры. Формула Инголда «изучать людей и вещи – значит изучать линии, из которых они сделаны» (Ingold 2007: 5) может быть применима и к инфраструктурам и составляющим их линиям. Хотя эти линии часто прокладываются внешними интересами, вопрос, который стоит перед нами, заключается в том, как сами обитатели северных регионов используют их, испытывая их негативное влияние, адаптируясь к ним, игнорируя или трансформируя их.

### Литература

- Винокуров И.И. Эвенки зоны Байкало-Амурской магистрали: историко-демографический аспект (1976–1990 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Якутск: Институт проблем коренных и малочисленных народов Севера, 1994.
- Стратегия. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. 2008. URL: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/3/1009> (дата обращения: 12.08.2020).
- Байкало-Амурская магистраль / ред. В.А. Сушевич. М.: Планета, 1984.
- AMSA. Arctic Council. Status on Implementation of the AMSA 2009 Report Recommendations. 2013 URL: [https://www.pame.is/images/03\\_Projects/AMSA/AMSA\\_2009\\_report/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](https://www.pame.is/images/03_Projects/AMSA/AMSA_2009_report/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf) (дата обращения: 05.04.2019).
- Anand N. Hydraulic City: Water and the Infrastructures of Citizenship in Mumbai. Durham, NC: Duke University Press, 2017.
- Anand N., Gupta A., Appel H. (eds.) The Promise of Infrastructure. Durham, NC: Duke University Press, 2018.
- Brunn S.D. (ed.) Engineering Earth: The Impacts of Megaengineering Projects. Dordrecht, Springer, 2011.
- Coates K. The Discovery of the North: Towards a Conceptual Framework for the Study of Northern/Remote Regions // The Northern Review. 1994. Vol. 12–13. P. 15–43.
- Collier S.J. Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2011.
- Creswell T. Towards a Politics of Mobility. Environment and Planning // Society and Space. 2010. Vol. 28 (1). P. 17–31.
- Dalakoglou D., Harvey P. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility // Mobilities. 2012. Vol. 7 (4). P. 459–465.
- Fitch E.M. The Alaska Railroad. NY.: Frederick A. Praeger, 1967.
- Forty A. Concrete and Culture: A Material History. London: Reaktion Books, 2012.
- Grützmacher J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom Stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München; Oldenbourg, 2012.
- Harvey P., Bruun Jensen C., Morita A. (eds.) Infrastructures and Social Complexity: A Companion. N.Y.: Routledge, 2017.
- Harvey P., Knox H. The Enchantments of Infrastructure // Mobilities. 2012. Vol. 7 (4). P. 521–536.
- Hughes T.P. Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880–1930. Baltimore, MD: The Johns Hopkins University Press, 1983.
- Humphrey C. The Russian State, Remoteness, and a Buryat Alternative Vision // Senri Ethnological Studies. 2016. № 92. P. 101–120.
- Huskey L., Morehouse T.A. Development in Remote Regions: What Do We Know? // Arctic. 1992. Vol. 45 (2). P. 128–137.
- Ingold T. Lines: A Brief History. London: Routledge, 2007.

- Jones P.* City for Empire: An Anchorage History, 1914-1941. Fairbanks: University of Alaska Press, 2010.
- Krause F.* Making a Reservoir: Heterogeneous Engineering on the Kemi River in Finnish Lapland // *Geoforum*. 2015. № 66. P. 115–125.
- Kuklina V., Povoroznyuk O., Saxinger G.* Power of Rhythms – Trains and Work along the Baikal-Amur Mainline (BAM) in Siberia // *Polar Geography*. 2019. Vol. 42 (1). P. 18–33.
- Larkin B.* The Politics and Poetics of Infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. 2013. № 42. P. 327–343.
- Marks S. G.* Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850–1917. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1991.
- Masquelier A.* Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Post-colonial Niger // *American Ethnologist*. 2002. Vol. 29 (4). P. 829–856.
- Mote V.L.* The Amur-Yakutsk Mainline – a Soviet Concept or Reality? // *Professional Geographer*. 1987. Vol. 39 (1). P. 13–23.
- Payne M.J.* Stalin's Railroad: Turksib and the Building of Socialism. Pittsburgh, PA: University of Pittsburgh Press, 2001.
- Peyton J.* Unbuilt Environments: Tracing Postwar Development in Northwest British Columbia. Vancouver: UBC Press, 2017.
- Povoroznyuk O.* The Baikal-Amur Mainline: Memories and Emotions of a Socialist Construction Project // *Sibirica*. 2019. Vol. 18 (1). P. 22–52.
- Rodgers D., O'Neill B.* Infrastructural Violence: Introduction to the special issue // *Ethnography*. 2012. Vol. 13 (4). P. 401–412.
- Schivelbusch W.* Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München; Berlin: Carl Hansen, 1977.
- Schneider W.* Tanana Chiefs: Native Rights and Western Law. Fairbanks: University of Alaska Press, 2018.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O.* A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad // *Social Anthropology*. 2019. Vol. 27 (2). P. 236–252.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S.* Beyond Wilderness: Towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North // *The Polar Journal*. 2017. Vol. 7 (1). P. 58–85.
- Scott J. C.* Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. New Haven, CT: Yale University Press, 1998.
- Ssorin-Chaikov N.* Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia // *Social Research*. 2016. Vol. 83 (3). P. 689–721.
- Star S.L.* The Ethnography of Infrastructure // *American Behavioral Scientist*. 1999. Vol. 43 (3). P. 377–391.
- Stephenson S.R., Brigham L.W., Smith L.C.* Marine Accessibility Along Russia's Northern Sea Route // *Polar Geography*. 2013. Vol. 37 (2). P. 111–133.
- Stewart K.* Ordinary Affects. Durham, NC: Duke University Press, 2007.
- Storey K.* Fly-in/Fly-out and Fly-Over: Mining and Regional Development in Western Australia // *Australian Geographer*. 2001. Vol. 32 (2). P. 133–148.
- TCC Tanana Chiefs Conference: Our History*. URL: <https://www.tananachiefs.org/about/our-history> (дата обращения: 02.05.2019).
- Treadgold D.W.* The Great Siberian Migration: Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1957.
- Venkatesan S. et al.* Attention to Infrastructure Offers a Welcome Reconfiguration of Anthropological Approaches to the Political // *Critique of Anthropology*. 2018. Vol. 38 (1). P. 3–52.
- von Schnitzler A.* Democracy's Infrastructure: Techno-Politics and Protest after Apartheid. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2016.

Ward C.J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009.

Статья поступила в редакцию 2 июля 2020 г.

Schweitzer Peter

# **POLITICS OF MOBILITY IN THE CIRCUMPOLAR NORTH: TOWARDS ANTHROPOLOGY OF TRANSPORT INFRASTRUCTURES\***

DOI: 10.17223/2312461X/29/2

**Abstract.** While mobility is a human universal, the specific constellations of mobility and immobility in a given society are culturally and politically determined. Indigenous and settler communities in the North had developed elaborate seasonal mobility patterns (and transportation infrastructures) to enable sustainable livelihoods under harsh conditions. The colonial incorporation into southern states shifted the aim of northern transportation infrastructures and mobility patterns to serve external purposes, that is, what characterizes their design in northern communities today are their non-local origins and intentions. Contemporary politics and culture of mobility in the North are based on existing infrastructures, which trigger a certain “path dependence” of mobility. Thus, the present article focuses on how particular forms of infrastructure – namely transportation infrastructure, with a focus on railroads – re-configure mobility patterns and stir imagination of northern residents. After discussing the notions of ‘remoteness’ and ‘infrastructure’, case studies from Russian and North American contexts are being presented. In a way, this is a call for a systematic anthropological study of infrastructure under conditions of remoteness. We need a kind of “grammar” of human-infrastructure interactions, in addition to the fast-growing body of anthropological treatments of infrastructure as “techno-politics”. In other words, in order to comprehend the politics and culture of (human) mobility, we need to understand the politics and culture of transport infrastructure.

**Keywords:** transport infrastructure, remoteness, mobility, politics, Arctic

\* The first version of this article was presented at the plenary session of XIII Congress of Anthropologists and Ethnologists in Kazan in July 2019. I want to thank I. Krylov for translating the original text and Olga Povoroznyuk for editing it. The major part of the research underlying the article was conducted under the project titled ‘Configuration of “remoteness” (CoRe): Entanglements of humans and transportation infrastructure in the region of the Baikal-Amur Mainline (BAM)’, supported by the Austrian Science Fund FWF [P 27625 Einzelprojekte].

## *References*

- Vinokurov I. I. *Evenki zony Baikalo-Amurskoi Magistrali: istoriko-demograficheskii aspekt (1976-1990)* [Evenki of the Baikal-Amur Mainline: Historical and demographical aspect] Ph. D. [kandidat nauk] Thesis. Yakutsk, Institute for Northern indigenous people's issues, 1994.
- Strategiia. Transportnaia strategiia Rossiiskoi Federatsii na period do 2030 goda [The Strategy. The transport strategy of the Russian Federation developed for the period until 2030]. 2008. URL: <https://www.mintrans.gov.ru/documents/3/1009> Access date: 12.08.2020
- Sushchevich V. A. ed. *Baikalo-Amurskaia Magistral'* [The Baikal-Amur Mainline]. Moscow, Planeta, 1984.
- AMSA. *Arctic Council. Status on Implementation of the AMSA 2009 Report Recommendations*. 2013 URL: [https://www.pame.is/images/03\\_Projects/AMSA/AMSA\\_2009\\_report/AMSA\\_2009\\_Report\\_2nd\\_print.pdf](https://www.pame.is/images/03_Projects/AMSA/AMSA_2009_report/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf) (accessed 05.04.2019).

- Anand N. *Hydraulic City: Water and the Infrastructures of Citizenship in Mumbai*. Durham, NC, Duke University Press, 2017.
- Anand N., Gupta A., and Appel H., eds. *The Promise of Infrastructure*. Durham, NC: Duke University Press, 2018.
- Brunn S. D., ed. *Engineering Earth: The Impacts of Megaengineering Projects*. Dordrecht, Springer, 2011.
- Coates K. The Discovery of the North: Towards a Conceptual Framework for the Study of Northern/Remote Regions, *The Northern Review*, 1994, Vol. 12-13, pp. 15-43.
- Collier S. J., *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2011.
- Creswell T. Towards a Politics of Mobility. Environment and Planning, *Society and Space*, 2010, Vol. 28(1), pp.17-31.
- Dalakoglou D., Harvey P. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities*, 2012, Vol. 7(4), pp. 459-465.
- Fitch E. M. *The Alaska Railroad*. New York, Frederick A. Praeger, 1967.
- Forty A. *Concrete and Culture: A Material History*. London, Reaktion Books, 2012.
- Grützmacher J. *Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom Stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev*. München, Oldenbourg, 2012.
- Harvey P., Bruun Jensen C., Morita A., eds. *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*. New York, Routledge, 2017.
- Harvey P., Knox H. The Enchantments of Infrastructure, *Mobilities*, 2012, Vol. 7(4), pp. 521-536.
- Hughes T. P. *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore, MD, The Johns Hopkins University Press, 1983.
- Humphrey C. The Russian State, Remoteness, and a Buryat Alternative Vision, *Senri Ethnological Studies*, 2016, No. 92, pp. 101-120.
- Huskey L., Morehouse T. A. Development in Remote Regions: What Do We Know? *Arctic*, 1992, Vol. 45(2), pp. 128-137.
- Ingold T. *Lines: A Brief History*. London, Routledge, 2007.
- Jones P. *City for Empire: An Anchorage History, 1914-1941*. Fairbanks, University of Alaska Press, 2010.
- Krause F. Making a Reservoir: Heterogeneous Engineering on the Kemi River in Finnish Lapland, *Geoforum*, 2015, No. 66, pp. 115-125.
- Kuklina V., Povoroznyuk O., Saxinger G. Power of Rhythms – Trains and Work along the Baikal-Amur Mainline (BAM) in Siberia, *Polar Geography*, 2019, Vol. 42(1), pp. 18–33.
- Larkin B. The Politics and Poetics of Infrastructure, *Annual Review of Anthropology*, 2013, no. 42, pp. 327-343.
- Marks S. G. *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850-1917*. Ithaca, NY, Cornell University Press, 1991.
- Masquelier A. Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Post-colonial Niger, *American Ethnologist*, 2002, Vol. 29(4), pp. 829-856.
- Mote V. L. The Amur-Yakutsk Mainline – a Soviet Concept or Reality?, *Professional Geographer*, 1987, Vol. 39(1), pp. 13-23.
- Payne M. J. *Stalin's Railroad: Turksib and the Building of Socialism*. Pittsburgh, PA, University of Pittsburgh Press, 2001.
- Peyton J. *Unbuilt Environments: Tracing Postwar Development in Northwest British Columbia*. Vancouver, UBC Press, 2017.
- Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline: Memories and Emotions of a Socialist Construction Project, *Sibirica*, 2019, Vol. 18(1), pp. 22–52.
- Rodgers D., O'Neill B. Infrastructural Violence: Introduction to the special issue, *Ethnography*, 2012, vol. 13(4), pp. 401-412.
- Schivelbusch W. *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*. München, Berlin, Carl Hansen, 1977.

- Schneider W. *Tanana Chiefs: Native Rights and Western Law*. Fairbanks, University of Alaska Press, 2018.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad, *Social Anthropology*, 2019, Vol. 27(2), pp. 236-252.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S. Beyond Wilderness: Towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North, *The Polar Journal*, 2017, Vol. 7(1), pp. 58-85.
- Scott J. C. *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, CT, Yale University Press, 1998.
- Ssorin-Chaikov N. Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia, *Social Research*, 2016, Vol. 83 (3), pp. 689-721.
- Star S. L. The Ethnography of Infrastructure, *American Behavioral Scientist*, 1999, Vol. 43(3), pp. 377-391.
- Stephenson S. R., Brigham, L. W., Smith, L. C. Marine Accessibility Along Russia's Northern Sea Route, *Polar Geography*, 2013, Vol. 37(2), pp. 111-133.
- Stewart K. *Ordinary Affects*. Durham, NC, Duke University Press, 2007.
- Storey K. Fly-in/Fly-out and Fly-Over: Mining and Regional Development in Western Australia, *Australian Geographer*, 2001, Vol. 32(2), pp. 133-148.
- TCC *Tanana Chiefs Conference: Our History*. URL: <https://www.tananachiefs.org/about/our-history/> (Access date 02.05.2019).
- Treadgold D. W. *The Great Siberian Migration: Government and Peasant in Resettlement from Emancipation to the First World War*. Princeton, NJ, Princeton University Press, 1957.
- Venkatesan S. et al. Attention to Infrastructure Offers a Welcome Reconfiguration of Anthropological Approaches to the Political, *Critique of Anthropology*, 2018, Vol. 38(1), pp. 3-52.
- von Schnitzler A. *Democracy's Infrastructure: Techno-Politics and Protest after Apartheid*. Princeton, NJ, Princeton University Press, 2016.
- Ward C. J. *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2009.