

A photograph of a suspension bridge over a river in a mountainous region. The bridge is made of metal and has a wooden deck. The river is brown and turbulent. The background shows green hills and mountains under a clear blue sky. The foreground is a rocky, gravelly bank with some green vegetation.

Евгений Разумов

# Археология пути

# Евгений Разумов

## Археология пути

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=72820542](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=72820542)*

*SelfPub; 2026*

### Аннотация

Книга предлагает метод общественного исследования на основе рассмотрения прохождения путей и дорог как процесса и действия одновременно данного в физическом и мыслительном пространствах, а также затрагивает проблематику современной социологии в широком спектре вопросов от хозяйственных, семейных и бытовых до исторических, государственных и правовых, а также взаимоотношений человечества с природой.

Отдельно рассмотрены вопросы путешествия как образа жизни и особого искусства, но в то же время и исторического погружения.

Для всех путешественников и интересующихся судьбой общества и проблемами общественных наук.

# Содержание

Вместо предисловия: дорога дальше	4
Введение	15
Глава 1. Генеалогия дорог	24
Глава 2. Внутренняя и внешняя онтология пути	54
Глава 3. Обозначения бытия	97
Конец ознакомительного фрагмента.	118

# Евгений Разумов

## Археология пути

### Вместо предисловия: дорога дальше

*Приветствую вас, дорогие читатели! Приятного путешествия по страницам моего произведения. Текст данного раздела не является частью самой «Археологии пути», но с него она началась 10 августа 2025 года как записки в моём дневнике ( по адресу <https://jenous.ru/blog/> ), поэтому я счёл уместным поместить его здесь . Другие тексты статей и записей в дневнике, на которые будут ссылки далее, также доступны на моей странице.*

\*\*\*

Вновь тропа пленяет нас своей задумчивостью и неизглядимостью. Что такое свобода, если мы всегда идём от точки до точки? Говорят, что диалектика может дать ответ на этот вопрос, если мы выйдем из какой-нибудь философской ловушки. И вот уже конец истории сам стал сетью троп или эта легенда о ненасильственном исправлении всех и вся, об идеальных общественных институтах, становящихся саморазвивающейся техноутопией.

Но сколько раз системы заменяли собой государства и потом обращались сами в прах вместе со своими выстроенными в умах мудрецов структурами иерархических последовательностей или кругов развития мирового духа?

Да, видно, что мы по-прежнему идём по спирали и никак не можем перейти на следующий виток, но так легко можем соскочить назад. Хотя те, кто ушёл *вперёд* может быть находиться в плену иллюзий о новом витке, если он отклонился от того направления пружины, которое никогда и не было известно, или уже в принципе ушёл в неизвестном направлении. Получается, что если общества и живут в рамках спиралей, то у каждого они свои, и лишь сжимаясь они как пружина могут обретать единство, либо запутываться и мешать друг другу.

Если взять более крупный виток, то это диалектическая идея об эпохе духа после эпох отца и сына. Мы действительно уже приближаемся к апокалипсису, но продолжаем искать внутренние средства для эстетического и этического преобразования. Часто их безусловно представляют себе в овнешнённой форме музея, храма или садового участка, но первенство должно занимать конечно внутреннее стремление к чему-то или кому-то. Вообще не ясно, что есть внутреннее стремление среди множества мыслительных зеркал: в правом и левом полушариях по крайней мере это могут быть в принципе разные настроения и процессы. Но в принципе это не так важно, если есть общественное представление о куль-

туре не только как памяти, но и о жизненной основе. Проблема состоит только в понимании того, на каком носителе записана эта культура, если мы после структурализма должны были уйти и от текста и от дискурса.

\*\*\*

Поскольку язык, искусства, чувства были тесно объединены как с религией, так и с философией, что оставило неизгладимый отпечаток на всём общественном пространстве, в особенности на самих общественных науках, то нам потребуется сделать некоторое отступление к рассмотрению вопросов образного символизма и направленного верования. Так Пьер Бурдьё предлагает использовать общую точку, в которой как собственно проблематический дискурс лишается самостийности, так и политическая система включается в функциональную работу по производству значений в священнодействии. Собственно труд и подразумевает поэтому сакральность мирозидания как и мирозерцания, становящихся неотъемлемыми друг от друга.

Однако собственно священный труд для Пьера Бурдьё означает производство культурного капитала, который соизмеряется с политическим значением, поскольку любая магия или ересь становятся отрицательным выражением для преобладающих государственных структур, вышедших за рамки теократии. Хотя можно себе представить и государства, поддерживающие множество религиозных выражений, но они должны в этом случае действовать многозначно в террито-

риальном или ситуативном отношении, чтобы каждая из религий была направлена на поддержание государственных установок.

Проблема возникает в отношении того небольшого промежутка, когда происходит собственно формирование политического капитала как вклад, а не как ежедневное производство ритуалов и услуг. Это образование связано как с текстуальным уровнем откровений или жития, так и с непосредственной духовной силой пророчества. В этом смысле капитал как вклад никогда не является собственно вложением, если только пророк не связан личными отношениями с некоторым государством. Видимо часто эта связь и упрощала действительность, когда откровение принималось в качестве корпоративного лозунга общественного образования некоторого народа или группы народов. В теократии эта связь могла быть автоматически установлена, в случае светского государства она может выступать как дополнительная функция.

Наука встаёт на тот же путь общественного просвещения и просвящения, формируя тем самым новое образование некоторой послесовременной научной теократии как науко-мифологемо-властия. Особенно с распространением замещающих информационных технологий становится доступным представление о старой *доброй* техноутопии с роботами-исповедниками. Но наука не хочет мириться с концом объективности, как и субъективности, как она продолжает

создавать всё прирастающее знание, которое получает временами довольно удобное общественное применение, если к нему применяется вторичная критика. Тем не менее мы всё ещё стоим на разветвляющейся дороге между догматикой и всеобщей относительностью (релятивизмом), которая как в квантовом, так и в биологическом смысле, а может быть и в значении ипостаси, соединена воедино.

\*\*\*

Но здесь и сейчас мы ощущаем перемещение по этому пути как капиталоемкий процесс и как археологию всего. И в какой-то момент мы должны его создавать. Но может быть как с мыслью – это только первые шаги через лес или болото, шаги за которыми следует память, память, которая воскрешает в нас исходный дух археологии.

Учёным и философом кажется, что они создают общественное благо или устремлены в светлое будущее. Есть в этом что-то утопическое, новая дорога вновь ложится через холмы, реки и горы, устремляется под землю и убегает в космос. Но важнее, что это археология мирового духа, которая открывает процесс прошлого диалектически сотворяя мысль, которой конечно ещё никогда не было. Остаётся загадочным, как уживается объективный и субъективный идеализм после распада объекта и смерти субъекта, но видимо все ответы уже даны в множественности степеней свободы существующих в мышлении как данность. Пространство конечно – одно из них, но для существ, всё время находящихся

в движении, оно неразрывно их связывает и позволяет придавать прошлому неизменно большее значение, чем настоящему, если это настоящее вообще имеет какое-то значение.

В том смысле, что само по себе действие и благо не важны, важны средства, методы и люди, которые их создавали, если это всё-таки был не только мировой дух. Поэтому археология создаёт образ капитала, особенно культурного, который обнаруживает себя накопленным совершенно случайно, потому что до момента своего обнаружения ещё не существовало как ни государства, так и ни дороги.

\*\*\*

Дорога тем самым прокладывает путь капитала и в природной и в человеческой полярностях. Здесь мы обнаруживаем ключевые точки крайностей и наложения для любой заявки на гиперсубъектность. Дорога полагает себя как первичный капитал, как исходный вектор движения всего человечества, а вместе с ней и мирового духа. Как первый шаг в осмысленность, как источник телеологии, как первая черта для культурного преобразования мышления. Конечно у степняков или океанцев могло не быть дороги в привычном нам смысле, часто человечество полагало себя как откровение географического открытия.

Сегодня же каждый человек полагает себя через личные пространственные открытия и тем самым отождествляется с духом прошлого. И наоборот движения ограничивается стремлением к домашнему потреблению, когда весть окру-

жающий мир обростаёт оттенком функциональных услуг, а работа сама превращается в удалённое преобразование данных, отрывая тем самым путь к всеобщему информационному труду в котором для дороги остаётся только функциональная и отводящая глаза (рекреационная) функция. Пересозданные парковые и природные тропы, преобразование мира в музей завершает этот цикл сделоготовок, но человечество теперь может достичь нового уровня эффективности при должном уровне осознанности.

Осознанность всего и вся, переоткрытие колоний за пределами музеев, попытка вернуться на шаг назад, осмыслить прошлое как искусство на севере и на западе, попытаться ощутить его на юге и востоке. Если нельзя выйти за границы потребления, по крайней мере можно не относиться к нему серьёзно. Если нельзя пройти по дороге дважды, то можно представить отсутствие границ на ней не просто как новый вид свободы, а как истинное бытие вещей, данных в сознаниях и без сознания в виде таких же путей, в виде всё тех же продолжающихся путей и вечно возвращающихся к одной точке. Но к тому же можно прийти и к натуральному хозяйству, выращивая овощи на крыше, на полках и во дворе. Но оно лишь кажется «натуральным»: сегодня семена, удобрения, земля путешествуют по всему миру. Дорога, казавшаяся устойчивой давно превратилась в цифровой актив. Человеческая полярность размывается в информационной, а информация заменяет собой материю.

Но это всё ещё не снимает вопрос о разрастающемся разрыве между пластом прошлого и неизвестностью предстоящего развития и совершенствования. Пласт прошлого находится в области археологии, но археология себя как история кажется пойманной в ловушку историчности<sup>1</sup>, хотя эта ловушка как я ранее рассматривал была по существу ложной и принципиального запрета на историческое пророчество в том числе установить нельзя. В конце концов любое откровение выступает таким пророчеством, как и научное открытие и если что-то становится самосбывающимся, то в этом нет вины самого прорицания, в этом лишь археологические особенности рассмотрения. Кроме того, нужно помнить, что пророчества выходят за рамки словесных обозначений.

Мир, в котором больше нечего открывать, требует сохранения и открытия сдвигаются в области микробиологии и нейрофизиологии, но может в этом и состоит переоткрытие прошлого, ведь раньше можно было сказать так мало о каждом камне, теперь же кажется, что мы знаем почти всё, но с утратой объекта это знание ни о чём и ни о ком.

Природа зациклена сама на себя в палеолите, поэтому здесь путь похож на разжигающий свет и тепло через таинственность и темноту. Современные походники рассматривают эту археологию природы путём перемещения в лесах по размеченным маршрутам и тропам. Они тем самым обнаруживают ту зацикленность, которая когда-то была более жестокой, а теперь напоминает об этом некоторым техноло-

гическим сходством в виде добывания огня и поиска источников воды. Дикие звери и непогода как образ природы и здесь вторгаются в виде отрицательного культурного капитала как выражения природного течения, но они же создают новый капитал культуры природы как устремлённой в прошлое дороги. Именно через движение тем самым происходит воскрешение себя как археологии сознания и пересечения как с природой, так и с несубъектами.

\*\*\*

На этом пути мы как будто движемся и стоим одновременно. Раньше каждый мог сражаться за личную свободу, а гиперсубъект вынужден сражаться за гиперсвободу. Если определить функцию справедливости экономически через разницу оценок каждого в отношении доходов всех остальных существей – не только человеческих, но и общественных, природных и культурных, то окажется, что совместная оптимизация гиперсубъекта происходит путём усреднения подходящих показателей подобно тому как происходит подбор значений в системах машинного обучения. Но это ещё не значит, что машинная справедливость приближается к идеалу ближе самого суждения. Чистое суждение индивида по сути как моральный закон принимает во внимание абстрактный образ всех общественных показателей в том числе доходов других в образе справедливости и возвращает образ общественной справедливости как явленного мирового духа. В этом заключается и старая и новая диалектика и даже

диалектическая археология.

К тому же новая свобода гиперсубъекта определяется и на государственном уровне как вопрос о государственной, культурной, а не частной меритократии. Равенство государств ставится под вопрос как повестка угнетения, в которой мы хотя и не должны устанавливать искусственное выравнивание, но вновь и вновь решаем задачу о приросте капитала. Государства и культуры становятся как бы новыми предпринимателями, которым правда не всегда нужны деньги, ведь их ценности скорее незримы, хотя от этого не менее информационны.

\*\*\*

Язык больше не важен как сущность и достижение, поскольку слова обнаруживают себя следующими за мышлением, как и шаги следуют за сознанием. Слова нужны как обозначение для других, как запоминание и как особый вид изложения, обнаруживающего новую игру, но они не приводят к самому мышлению в его полноте, они скорее его объясняют и поддерживают. Поэтому не так важно, что первично: шаг или звук, мысль их и опережает и следует одновременная, разрушая ловушку историчности.

Но всё это может быть не так важно как возвращение к слову 0.9, для которого гиперсубъектность отступает в пользу многозеркальности собственно мышления. Гиперсубъектность здесь развёртывается в непосредственной машинности мышления как многообразии направленностей и пе-

ресечений, как множественность путей, иногда являющихся выбираемыми, иногда конечными, но чаще всего – универсальными. Нельзя утверждать, чтобы путь существовал всегда как простая возможность и необходимость пройти по нему, но он тем не менее содержит в себе такую установку.

Машинное обучение тем самым может быть соединено как с человеческим многообразием путей, так и с природной разветвлённостью. Пересекая природу, мы пытаемся прежде всего и найти эти точки соприкосновения, до которых не могли дойти все первооткрыватели прошлого с их покорительным навыком. Теперь же личные географические открытия поэтому важнее и как археология гиперсубъекта и как новое всеобъемлющее историнение.

### Примечания

<sup>1</sup>В данном тексте некоторые латинские суффиксы, к тому же получившие определённое означивание, заменены без потери значения, в данном случае «изм» на «ние». Таким образом, историнение – это почти то же самое, что историзм, но без отрицательности звучания «измов».

# Введение

Ранее мы начали рассмотрение дороги дальше как изменённой метатопологии в отклоняющейся необщественности гиперсубъекта, исходя из наблюдения по ту сторону действительности (см. [https://jenous.ru/blog/za\\_predelami\\_dejstvitelnosti/2025-01-05-260](https://jenous.ru/blog/za_predelami_dejstvitelnosti/2025-01-05-260)), теперь же мы можем перейти непосредственно к рассмотрению археологии пути. Предварительно мы описали некоторые проявления археологии пути как связанные с диалектическим рассмотрением гиперсубъекта, стремящегося к гиперсвободе и можно сказать планетарной справедливости. Действительно, на протяжении самой сущности пути должно прочерчивать элементы, складывающиеся в общее двигательное единение, которое как общественный путь наиболее наглядно представляемо. Но за этим путём таится и множество ответвлений.

\*\*\*

История прошлого заключается в том, что вмешательство осуществляется в те системы, о которых предполагаемые владельцы не имеют должного представления. В сущности это информационная проблема, которую можно сформулировать как «они не знают, что творят». Системный подход в условиях современного информационного расширения стремится переломить эту тенденцию, создавая всё больше

инженерных построений и стремясь по направлению к техноутопии, однако проблема знания осложняется политическим вопросом, поскольку любое знание получает **вторичную означенность** (см. примечание 1). С другой стороны, возможность расширяющегося знания предполагает и то, что оно по тем или иным причинам не может быть обработано и применено. Информация поэтому становится мусором в двух смыслах: как складированный архив, который просто не используется и как наоборот искажённое использование, которое в каком-то смысле вредно.

И в обоих смыслах археология пути позволяет выявлять *прошедшее* как произошедшее: традиционная пыль дорог обозначивает неиспользование как бездействие, которое сами передвигающиеся обыкновенно не замечают (если не задумываются о частоте использования воздушных очистителей), а выбросы и выбоины обозначают наносимые телу земли раны и прочие неприятности. Информационная дорога действует и бездействует похожим образом. означивая излишнее потребление в изобилии (цифровых площадок, где также цифровые товары представлены в неограниченном количестве, что и создаёт непосредственный образ всеобщего равенства мифологемы техноутопии) или перепроизводство в планировании (переходящее в процессное описание (нотацию) как образ всеобщей слежки), и обозначая всё тот же углеродный *след*, особенно отчётливо проявляющийся в упаковке доставляемых до *дверей* услуг.

Двери напоминают в этом смысле стены, которые должны были исчезнуть после современности (и где-то в гиперсовременности заменены на стеклянные), но которые восстают из небытия, подтверждая важность последнего, хотя и не переозначивая его конечность как доступность. Стена означает противоположность самой археологии, но служит метафорой условной конечности пути как данности отдельного отрезка, на котором возможна более частная диалектика. Хотя между тем в первобытности стены возводили и для охоты, превращая звериные тропы в западню, начиная тем самым дискурс взаимоотношений общества с планетарностью, который выражался эстетически в явленности изображения, в общении и приобщении, образуя тем самым культ преобразования действительности через преобразование пути. Возможно в мышлении как таковом сам путь служит иногда той ловушкой восприятия, которая позволяет убегать от действительности в отвлечённую абстракцию, пусть даже воплощённую самым материально насыщенным образом личных географических и эстетических открытий. Тем не менее, сама эстетика начинается с линии (см. [https://jenous.ru/publ/k\\_obshhej\\_teorii\\_ehstetiki\\_vvedenie/8-1-0-103](https://jenous.ru/publ/k_obshhej_teorii_ehstetiki_vvedenie/8-1-0-103)) как с пути обозначения самого творчества.

Но собственно двери – это только лежащая на поверхности видимость, под которой скрываются все выражения инфраструктурной технологии, сворачивающей путь до точки. Доставка сворачивает уже тот конечный участок пути, ко-

торый преодолевает отобранное у природы (экспроприированный у неё капитал) от магазинной полки до рта. Человек тем самым выступает местником вершины пирамиды потребления у основания которой раскинулась планетарность и та изначальная мусорность дороги, которая скапливается периодически в местах общего пользования и в принципе как естество пыли в условиях неестественности излишнего движения на *вездеходных* средствах или как естественная пустыньность, сама завораживающая мыслительность своими наготой и неземностью одновременно. Здесь генеалогия пути сворачивается через сетевую системность до электронных витрин, в которых качество и дешевизна соседствуют с отзывами *других* приобщённых к новому культу абсолютной экспроприации. Движение таким образом здесь окончательно свёрнуто до функциональности и то, каким образом организован путь и в чём состоит его эстетика уже не интересует конечную субстанцию, ведь ей дана идеальная функциональность покорённой планетарности.

Ранее предыдущий этап пути экспроприации природы от производства до полки и от хлева до морозильного отделения преодолевался с помощью широких дорог и систем доставки в принципе. Здесь системное сворачивание означало создание крупных складов, широких дорог и многотонных транспортных средств, обеспечивающих хозяйственный эффект почти планетарного масштаба, в котором отражается подчинение всего человеческой природе как новой действи-

тельности механистического движения.

Наконец, хозяйственная история возвращает нас к ключевому периоду экспроприации, когда человечество присвоило себе возможность выращивать растения и животных в ограниченных пространствах, а значит больше не было необходимости в дороге до места сбора и охоты – её изначальном пути. Сложно сказать, можно ли считать кочевников в качестве хранивших изначальную приближенность к природе и соединённость с ней, поскольку у них также уже не наблюдается постоянства пути, однако их перемещение сохраняет приверженность сменяющимся местам по крайней мере как непосредственно данному образу пространства. Хотя идея применения животных уже здесь содержит безусловное начало власти над природой, но эта часть природы в виде одомашненных животных фактически сразу явлена в изъятой из природы составляющей. Как изъятие развивается и промышленность, которая и создаёт множество путей, начиная от доставки, заканчивая переозначиванием всего данного в ресурсной функции. Таким образом, дорога оказывается свёрнутой либо в загоне или огороженности полей, либо в самом укрощении силы природы сначала в подчинении мышечной силы животных и рабов, а затем во всё более усложняющихся механизмах.

Видно, что постепенное сворачивание пути шло через отношения подчинения, поэтому археология дорог требует рассмотрения генеалогии в том числе и как генеалогии вла-

сти. И если у Пьера Бурдьё власть могла быть определена через занятие положения на полях символического и хозяйственного капитала [Бурдьё, 1993], то, полагая дорогу и движение изначально вне заданности общественного поля, мы должны определить власть как побочный эффект стремления к ускорению перемещения и его свёртывания в рамках сетевого взаимодействия. У Энтони Гидденса власть выступает в качестве взаимоотношений чередующейся независимости и зависимости, и как мы выше рассмотрели, история преобразования пути созвучна такому пониманию. И в этом случае дело как раз состоит в скорости и возможности сворачивания пути до уменьшенного взаимодействия, причём власть над природой и людьми разворачивается или точнее говоря сворачивается сходным образом.

Информационные магистрали продолжают ту же логику или «нелогичку», а города отвечают изменившимся стремлением к превращению в деревни, либо наборы новых возможностей для средств личной передвигательности (которые доступны в качестве сращивающей человека и информационное пространство услуги по крайней мере в тёплое время). Они *ускоряют* дорогу также почти, как поисковая строка *ускоряет* мышление (однако мы не можем раствориться и познать дорогу там, где она заменена быстрой скоростью, изменения начинаются уже даже с передвижения бегом или на передвигаемом силой мышц транспорте). Но тем самым они и заменяют его, осуществляя это неравнозначным об-

разом: подстановка больше не является эквивалентной и замещение человека на работа, хотя всего лишь продолжает функциональную идею, унаследованную от самой архитектуры и стремления создать техноутопичное жизненное пространство как для работы, так и для отдыха, попутно забывая о любой эстетике за исключением отсеечения всего лишнего, обращает путь в симулякр действительной топологии (в котором расстояние изменяется как в символических единицах удобства, так и в денежных и временных единицах, но все эти обозначения не соотнесены с проблематикой дороги как ответственного перемещения). Научный и системный подходы последнего времени поэтому тоже можно считать движительными апробациями всеобщего объектного идеализма материального слияния **всего ограниченно разумного с отчасти действительным.**

Путеведение поэтому может воплощать себя как ответ на саму идею разделённости видов действительности. Например, в строительстве выделяется действительность 1 и 2 порядка, которая, как я ранее рассматривал (см. [https://jenous.ru/blog/dejstvitelnost\\_3\\_porjadka\\_nabljudenie\\_i\\_soznanie/2020-11-22](https://jenous.ru/blog/dejstvitelnost_3_porjadka_nabljudenie_i_soznanie/2020-11-22)) перерастает в фактуальность 3 информационного порядка. Но, наблюдая за тем, как люди делают выбор на искусственных витринах, нельзя удостоверить эту действительность как новый путь: наоборот, действительность распадается до исключённой из самой себя функциональности и впадает в за-

бывчивость как самосотворения, так и внутреннего самонаблюдения. То есть, развивая прагматическое измерение, общество не создаёт достаточных оснований для измерения эстетического, что может быть однако как рассмотрено так и изменено через генеалогию пути.

Безусловно есть и тихие улочки и почти незаметные для тела земли тропки, которые сводят до почти неразличимости «вред» и накопительство мусора, но и для их создания часто необходимо выделить соответствующую площадь под «зелёные насаждения», либо заставлять природу страдать от косвенных воздействий, пусть даже редких, таких как шум и загрязнения. Есть и вполне открытые и насыщенные места в сети, на которых предлагаются подробные обсуждения, участники делятся опытом и проводят независимые исследования. Правда идея независимости всё же теряется во всеобщем растворении, так что путеводную нить отыскать не так просто. Тем не менее, люди и общество должны стремиться определить общий баланс прокладываемых путей как определяющих саму жизнь, но и внутри любого здания дороги напоминают те пути сложности в мозге, которые создаются и действуют одновременно, но подчиняясь прагматике приводят к производительному системному производству ([https://jenous.ru/blog/novoe\\_sistemnoe\\_proizvodstvo/2025-05-02-264](https://jenous.ru/blog/novoe_sistemnoe_proizvodstvo/2025-05-02-264)). В этом смысле избавление от стен, как и от противоречивости баланса, требует применения диалектической генеалогии до-

рог.

## Список упомянутых источников

1. Бурдые П. Социология политики // 1993.

## Примечания

1. Вторичная означенность – это формирование вторичного культурного слоя после первичной означенности общественного поля, где предполагается действие того или иного экскурсивного или дискурсивного полей, таких как культура и наука. Кроме того, если наука выбирает между догмой и анархизмом, то она так или иначе склоняется к некоторому культурному соответствию. Исходя из этого «вторичность» – это общее определение для множества преобразований в означающих и значений.

# Глава 1. Генеалогия дорог

Генеалогия дорог в целом исходит из брошенности в проживание без различия в самих диалектических/генеалогических основаниях. Безразлично к основаниям требуется организация жизненного пространства, а это и означает перемещение по нему. Поэтому путь изначально упирается в свою данность, но он же может устремляться за пределы любой телеологии, принимая себя за предназначение, но это уже несколько другая история. Путь может представляться как преодоление неизвестности, но одновременно он выступает дорогой как уже сказанной речью. Слово в этом смысле выступает частным случаем повествования как системно, так и исторически, поскольку речь черпает из неисчерпаемого океана всех возможных высказываний подобно тому как обнаруживается путь и движения и мышления. Слово в общем и речь в частности тем не менее выступает всего лишь остановкой на общей исходности как данности и запредельности относительно действительности пути.

Брошенность рассматривается как жизненность нахождения на бесконечном отрезке, начинающем саму идею исчислимости и пространственности. Отрезок поэтому сразу предстаёт как множественность направлений, как развилка для которой двумерность – лишь частное воплощение, а лучшим образом будет представление передвижения по горной

местности. Тропа здесь выступает частно лишь наиболее лёгким и очевидным путём и именно поэтому её генеалогия уже противопоставлена пути изначально как *ignava ratio* разуму чистому и практическому одновременно. Вообще говорят отрезок противостоит самой тревоге завершения жизни и небытия, поскольку он служит основой для бесконечности линии. Но это его идеалистическая сторона, которая диалектически противопоставлена брошенности в небытие как другой образ. Итак, брошенность открывает здесь и идею неизвестности карты, а также иногда жуть небытия. Сама боязнь «заблуждаться» поэтому ключевая как для собственно пространственной топологии, так и для генеалогии мыслительной.

Другим основанием генеалогии является нахождение в хорошо размеченной (картографированной) области. Житийствование здесь хотя кажется предопределённым, но для части действователей оказывается сродни постоянному выходу за пределы самого себя словно за пределы города, да и самой дороги. Местная диалектика прямо противоположная: постоянство определённости и заикленности движения, следующая некоторому ритму, подчиняется однако самой властности как пойманности свободы движения внутри городских монолитов. И тем не менее эти кажущиеся изобилие и упорядоченность всё время находятся в страхе утраты и исчезновения: и как от множества внешних катастроф, так и от внутренних потрясений. Тот, кто решителен в преодолении

нии страха расширяет дорогу до любой местности и вступает на стезю первооткрывателя. Правда былой романтизм сегодня вписан в политические, землевладельческие и правовые рамки получения «разрешений» на посещение «необитаемых островов» и перемещения через заповедники, закрытые посёлки и самовольно захваченные берега. Но любой переворот подсознательно означает конечно же возврат к пути как свободе, даже может быть и послеапокалиптической.

Промежуток между этими крайностями образует область непрерывного перемещения, готовую дать возможность переключения между режимами дискурса или пересечённостями экскурса. Например, нахождение в состоянии размеченности как повседневности может вызывать внутреннее согласие или стремление выйти за его пределы. В случае согласия отдых будет состоять, например, в перемещении в другие климатические условия в ту же самую искусственную размеченность, которую воссоздают как путь отдыха. В случае же несогласия отдых будет состоять в выходе за пределы размеченности или в область слабой размеченности – за пределы города с некоторым количеством троп или в труднодоступные области. То что мы наблюдаем в последнее время как институт размеченности городских окрестностей показывает внутреннее стремление к размеченности, но также и повышение спроса на выход за пределы абсолютной размеченности, формируя явления полуразмеченности. Но заготовленные путешествия могут включать элементы неразмечен-

ности на непродолжительное время. Также можно отметить возникновение отрасли водных путешествий по различным пространствам: в этом случае часто путешествия проходят среди природы, но по неявно размеченному маршруту, который похож на наложение размеченности на всеобщую планетарность. Тем не менее, первое путешествие даже по слабо размеченному пути (в том смысле, что могут встречаться неожиданности) приближается к брошенности и означает её как нормальность экскурса.

\*\*\*

Генеалогия троп может включать элементы множественного баланса составляющих, одним из ключевых выступает неувиденное (см. [https://jenous.ru/blog/balans\\_neuvidennogo/2025-09-07-266](https://jenous.ru/blog/balans_neuvidennogo/2025-09-07-266)) или то, что пришлось пропустить на дороге, в процессе познания. Это непознанное могло быть отражено на карте или в ином представлении и пропущено из-за ограниченности временных и умозрительных возможностей или потому, что не попало на карту в принципе и является непознанным. Он выступает в качестве элемента генеалогии не только по эпистемологическим причинам, поскольку каждый раз приходится оглядываться и определять степень соответствия картины мышления картине и карте действительности, но и онтологически, ставя вопрос о принципиальной осмысленности знания как остановки на пути и как частности в сведении системы к её модели.

Неувиденное в то же время достраивает и таинственность и познанность пути, поскольку оно дополняется увиденным путём расширения модели на область неизвестности функциями достраивания и картографирования, но оно притягивает именно своей незавершённостью. Так люди скорее интересуются не самими достопримечательностями, а разнообразными полумифическими историями, которые могли быть или не быть. В любом случае неувиденное настраивает на значимость любого пути и через принцип расширения границы непознанного по мере расширения области познанного. Только в случае с генеалогией дороги вместо области мы сталкиваемся с сетью непознанных ответвлений, полос и точек невозврата.

\*\*\*

Ещё одна генеалогия пути как феноменологического наблюдения может быть привязана к разделённости образов путешественников и наблюдателей. Современные средства способны сокращать расстояния, помещая наблюдателя на любой точке пути, но они же способны и запечатлеть путь во всех подробностях. Сам путь поэтому возвращается как наблюдение, но не истинное путешествие. И в этом отношении та разделённость наблюдателя, которая особенно характерна для стремящихся наблюдать свой образ со стороны, создавать его как потребляемое благо (по Джону Бергеру это в первую очередь женщины, по крайней мере так это сложилось в отображении западного искусства). Благо, связываясь

с дорогой, обобщает и её образ и следовательно переносит сам по себе образ человека к изначальной слитности с природой. Правда образ человека как и сама слитность отныне выглядят скорее как имитация и какая-то искусственная наблюдённость, чем возвращение к корням. Отсюда генеалогия возвращает нас исторически в искажённом виде, хотя рассказ о прошлых событиях иногда может перекликаться и с современностью, а цифровой образ в будущем сможет видимо её достраивать, представляя более наглядно и позволяя прочувствовать как ужас брошенности, так и умиротворённость размеченности.

\*\*\*

Мы рассмотрели несколько из множества возможных вариантов генеалогии дорог, раскрывающих их как вневременной исторический экскурс образующих крайностей. В одной из первых точек вся цивилизация образована дорогой как местом, на котором возникли первые города. Сами поселения незаслуженно связывались с постоянством и приравнивались затем в понятиях теории общественных полей к постоянному капиталу (примечание 1), тем более привлекавшему археологов. Но поселения могли не существовать слишком долго в отличие как от некоторых дорог, так и водных путей. В общем виде дороги можно рассматривать как более важные элементы, тем более что они в виде «географического положения» собственно и были основой успешного народного и цивилизационного роста. Не будем перечислять

ключевые торговые пути, они хорошо известны, как хорошо известна судьба торговой зависимости крупнейших государств прошлого. Дороги выступали в некотором смысле более тонкой субстанцией, которая могла быть просто зрительно менее устойчива по сравнению с теми местами, где люди останавливались и которые могли быть изначально временно или постоянно обитаемыми. Но в том, что касается остановок с кратким сроком пребывания (до нескольких дней или недель), их по сути можно приравнять к дороге в археологическом смысле. В любом случае археологи занимались такими местами остановок, по крайней мере в отношении каменного века, а вот впоследствии раскопки на самих торговых трактах пожалуй были менее распространены, хотя современные средства должны уже позволять выявлять и сами эти пути и наличие в грунте чужеродных элементов. Видимо к более глубокому изучению дорог археологи перейдут с появлением ещё более совершенной техники. Однако принципиально мы должны на сегодня не упираться в те понятия и категории, которые были созданы в прошлом исходя из удобства использования. Если так произошло с представлением о человеке, как оседлом существе, склонным к возведению и поддержанию недвижимых объектов на теле земли, то теперь мы можем мыслительно избавиться от этого предубеждения.

С некоторого времени человечество получило возможность выстраивать мировые дороги, сеть которых охватывает почти всё земное пространство и с этого момента точеч-

ная и местная генеалогия превращается в сетевую (хотя ранее она уже существовала на местном и городском уровне), в которой важно множество разветвлений, а дороги могут идти часто параллельно и с разной скоростью. Дороги с этого времени образуют новую сеть, которая подобна устройству головного мозга, построенного на действии множества подсетей, в которые введена функция времени преимущественно за счёт правой теменной доли, а функция памяти – за счёт гипоталамуса. В случае с сетью в дополнение к этому общественная обработка опирается как на образы других, образы общества и природы, а также и на речевые средства. В то же время оптимизация выглядит не только как выбор между скоростью и безопасностью перемещения, например, но и как богатство культурного обмена, в том числе и культуры перемещения. Общие принципы мыслительной и пространственной топологии мы рассмотрим далее.

Принципы пространственной и мыслительной топологии

Вслед за мыслительными принципами для отдельных людей (обозначаемыми также как принципы программируемости мозга [Курпатов, 2022]) можно усматривать их и для дорожной сети, поскольку дороги с их отрезочностью или сетью становятся частью мышления не столько в перипатетическом смысле, сколько в значении языкового поля, включающего как шаги, связь с непосредственным покрытием, так и эстетическую и культурную связь с наблюдаемой местностью, погодой и условиями, а также и культурой, обществами

и группами, наконец – с другими путешественниками (примечание 2). Если в мышлении можно исходить из создания сложности, то путь обычно наоборот стремится уменьшить общую сложность решения некоторой задачи. Но если люди упрощают решение задачи, то часто они достигают нового уровня сложности. Так формируется инфраструктура и так встроенный путеводитель в мышлении становится одним из самых сложно устроенных инструментов мышления.

Связь человека с дорогой определена двусторонне: дорога поддерживает и помогает идти, а человек и его транспортные средства образуют и возвращают сам путь. По крайней мере так обстоит дело с небольшими тропами и лесными дорогами, которые могут быть самоподдерживающимися и лишь иногда требующими укрепления и подсыпки. На более поздних этапах дороги начинают мостить местными материалами от дерева и булыжника до каменных плит или вовсе прорезают в породе. На самом деле можно предположить, что именно мощение дорог было одним из ключевых путей зарождения цивилизации, поскольку в принципе эта деятельность требует коллективного согласования. Остаётся загадкой только как могли распределяться и планироваться соотносящиеся коллективные усилия по постройке и затем личное пользование отдельными представителями. Очевидно, что единственным выходом могла быть передача дороги в совместное пользование, превращая её в первичное общественное благо.

Как бы то ни было, материальная сторона при этом если и не отодвигалась на второй план, то во всяком случае дополнялась эстетическим наблюдением дороги и прорастала в памяти первобытным образом стези человечества, порой обрывочной и противоречивой как само творение, переходящее в растворение. Ключом здесь выступает сопричастность месту, которая сама восходит к сопричастности пути. Человек получает ощущение спокойствия после изучения окрестностей, после погружения в тропу предков или прокладки собственной тропы по их стопам или по стопам животных. Такой путь и выглядит изначально естественным и он же образует предпосылки незримого договора (см. [https://jenous.ru/publ/ot\\_obshhestvennogo\\_k\\_obshhestvenno\\_prirodnomu\\_dogovoru/5](https://jenous.ru/publ/ot_obshhestvennogo_k_obshhestvenno_prirodnomu_dogovoru/5) ещё до появления самого слова 1.0 (см. [https://jenous.ru/blog/slovo\\_3\\_0/2025-02-11-261](https://jenous.ru/blog/slovo_3_0/2025-02-11-261)). В этом смысле человеческая история проходила и те и другие стадии, но сама оседлость обычно отталкивалась от смены места обитания за исключением тех элементов эволюции, когда поселения напоминали «большие дома». Но и такие дома служили запутыванию и управлению пути, от них и начинались все дороги в периоды высокого коллективизма.

Итак, люди преобразовывали пути в материальном отношении, но путь означал для оседлых все возможности, которые выходили за рамки ближайшего поля или леса: от украшений до орудий труда. Но самой важной стороной пути бы-

ло планетарное перемещение, которое позволило человечеству неоднократно заселить и открыть всю планету. В этом стремлении открытия пожалуй таится та первичная ипостась человека, способность выходить за грани и двигаться за горизонт, которая и зовётся творением.

Мы уже отметили, что связь человека с местностью оказывается многообразной: это и внутреннее ощущение сопричастности, покоя, это и звук каждого шага, эстетика движения, но это и само здоровье и состояние мышления, которое кстати могло изначально улучшаться по мере того, как была обеспечена основа постоянного перемещения. В этом смысле дорога могла сформировать человека как путешественника-мыслителя, а коллективность и соборность возникла уже как необходимость взаимодействия между ними.

И сегодня походники находятся будто бы в особом поле сопричастности, в котором приветствие незнакомцев означает некий знак, обращённый вглубь веков, а не только по в сторону потребности прийти на помощь. Для людей прошлого она могла быть особым правилом коллективной безопасности, она же могла быть основой формирования языка в условиях необходимости сообщения разнообразных сведений о дороге. Сегодня дороги превратились в шумные улицы и управляемые световыми сигналами переключателями, но раньше это могло быть место для неторопливого обдумывания, для незабываемого и редкого опыта познания и преобразования мира, но также и для установления власти и под-

чинения.

Конечно дороги могли создаваться в основном принудительными работами, а передвигаться по ним долгое время также могли преимущественно наездники и животные, а в более позднее время также телеги. С другой стороны, история рабства тоже весьма запутанная и дороги в этом смысле могли выполнять функцию агоры гораздо лучше, чем стадион. И кроме того дорога могла быть подарена природой – если это водный путь, хотя и эти пути перестраивались, но это было более серьёзным мероприятием, в котором созидательность проявляла уже коллективная стропа, правда мыслительные центры были в отсутствие отдельной инженерной службы не столь многочисленны, поэтому сети каналов могли становиться продолжением абстрактного мышления отдельных людей, которые выступали выразителями мышления племенного союза или государства.

В последующие века с развитием дорожной отрасли дорога превращается всё более сначала в технологию, а потом и в систему, создаваемую по техническому заданию по перечню материалов и исходя из классифицированных климатических условий. С одной стороны это функциональное совершенство, а с другой – вырождение пути в подчинённый норме абстрактный труд, хотя и здесь состыковка бетонных блоков и формирование обочин, получение ровного полотна – всё сродни искусству. Другое дело, что это особого рода искусство – весьма замкнутое и преуменьшенное, но по-

жалуй всё-таки более творческое, чем укладка трубопровода или подводного кабеля. В укладке же кабелей на сегодня завершается движение дорог как к самоустранению пути, так и достижению предельной скорости. Правда на сегодня и сама укладка не обязательна, если есть возможность запуска множества передающих данные спутников, движущихся уже по околопланетарным путям. Дорога здесь можно сказать самоустраняется, но всё же остаётся в новом воплощении пути туда и обратно на возвращаемых ракетах, поэтому экономика определяет эту точку возврата как особый вид культурного капитала, устремлённого опять на горизонт.

Дорога как ресурс таким образом формируется как путешественниками, так и обществами, государствами, но особенно следует заметить, что служит же она только непосредственно передвигающимся до недавнего времени без ограничений (платных дорог и ограниченного доступа в городские средоточия). По Энтони Гидденсу такой ресурс означает структурно устойчивое основание для власти. Раньше ресурсы дорог стремились брать под управление, ведь они имели стратегическое значение и до настоящего времени борьба за ключевые и просёлочные дороги может оставаться существенным элементом в столкновениях, а значит дорожная сеть служит незримым элементом безопасности и устойчивости. Но поскольку основное их предназначение двоякое: хозяйственное и общественное (для личных поездок), то долгое время они выступали основой государственного

устройства. В некоторых странах так происходит и сегодня, но теперь они приобретают всё большее практически культурное значение связывания агломераций в единую сеть. Как бы то ни было, но вторым ключевым значением становится относительно медленная доставка грузов и формирование средоточий для накопления и распределения. Да, дороги могут приобретать ключевых пользователей, но по сути они остаются маяками открытости, простирающими свои бесконечные возможности познания и наблюдения, преобразования и достижения. Раньше же эта неравновесность видимо лежала в основе изначального великого разделения (см. [https://jenous.ru/blog/velikoe\\_razdelenie/2025-03-22-262](https://jenous.ru/blog/velikoe_razdelenie/2025-03-22-262)) как власти, так и была близка формированию понимания того, что мы обозначаем и ресурсом и впоследствии капиталом. Достаточно было перегородить дорогу и вот уже установлена власть, достаточно погрузить что-то на повозку и был открыт путь к накоплению.

\*\*\*

Вообще говоря рыночная всеобщность, уравнивающая путь создания капитала с рыночной площадью, превращает послесовременность в постнеолиберальный идеал в виде дискурса всеобщей меритократии, но в то же время она обнуляет саму идею труда как пути производства человеческой эстетики. Пути, свёрнутые до функции выбора полезности в электронном паноптикуме, обозначивают неизбежность создания нового трудового пути под знаком планетар-

ного энтузиазма и преодоления всеобщей отчуждённости. Электронные площадки подчёркивают связанность множественности путей в неразрывном узле эстетического забвения, хотя иногда и они приоткрывают занавес для личного творческого предпринимательства. В действительности парадоксальность состоит в том, что либеральное рыночное пространство открывает дорогу для субъектного возрождения, поскольку в принципе ворота от созидания до потребления превращаются в бесшовное информационное окно, также как и государство стремится представить себя в виде матрицы услуг, но однако же оно подчёркивает идеализацией ценового выражения утопичность абсолютной ценностной соизмеримости, как и невозможность конечной стоимостной оптимизации.

И если марксизм делал упор на всеобщность хозяйственных и производственных отношений, то всеобщее оцифрование должно было бы снять капиталистические противоречия, устранив саму идею средоточия капитала за исключением самих владельцев рыночной площади и общества. Тем не менее, в условиях гиперсубъектного наложения мировой пролетариат сохраняет свою отчуждённость на этот раз на мировых производствах (и пролетарии отсюда превращаются из местного в мировой межгосударственный класс), которые бесшовно представляются наравне с местными трудовыми производителями, преуменьшающие окапиталивание своих производств. Но вместо этого производители и потре-

бители кажется заняты созданием нового незримого капитала через сам процесс потребления, получения опыта зачастую ложным сознанием, но не содержащим под собой пути блага, ведь этот путь был заменён на путь потребителя, определённый иллюзорным продажным сценарием.

Таким образом, мировое сетевое пространство завершает сворачивание пути экспроприации, создавая одновременно всеобщее воплощение рыночного фетишизма, способного заместить любую системную проблему. Оно же стремится снять вопрос об эксплуатации, создавая надстраивая модель универсальной ренты благ в виде платформы как услуги. Но главной заявкой на окончательное преодоление противоречий капитализма выступает представление труда как всеобщей универсальной услуги, доступной по нажатию кнопки. То есть капитализм формально приходит к собственной деконструкции через крайнюю форму общественного индивидуализма. Однако и площадки и иные созидатели во многом лишь создают иллюзию всеобщности: как они не могут решить проблему последнего километра, крайней полки (которая должна соперничать с роботизированной лавкой в каждом дворе, где выращивается и распределяется мелкозелень), так кажется не смогут в ближайшем будущем и перемещаться самодвижущиеся доставщики через леса и просёлочные тропы. Площадки так же как и продавцы стремятся создавать собственные товарные знаки как системообразующие для рыночной общественной экосистемы, но в этом слу-

чае они заменяют даже путь выбора потребителя на универсальный идеал наилучшего возможного выбора (становящаяся своей универсальностью на одну полку с государственностью, от распределения которой стремится отдаляться их рыночная вывеска).

Если потребитель всё же будет избавлен от самой иллюзии потребления, то он обратится к поиску множественности путей и хотя бы к прослеживанию всей цепочки исходного присвоения и творчества с тем, чтобы определить действительную пропорцию экспроприации и созидания. Действительно, потребитель принимает на себя соответствующую роль и задаёт вопросы о применимости блага к его жизненному пути, а вместо этого он мог бы задаться вопросом о том, в какой местности осуществлялось производство, какие виды энергии были использованы и какой вред природе могли создать разработка, производство и доставка. Тем самым осуществляется окончательное развёртывание пути и деконструкция по крайней мере хозяйственного капитала может быть доведена до своей начальной точки.

\*\*\*

Другие «виды капитала» замысливались как та или иная проекция хозяйственности и прагматики на общественные и культурные «поля». Что же является той движущей силой или частицей, которая образует эти поля никогда не было ясно. За пределами марксизма предлагались разнообразные варианты от поведения и действия до взглядов и прикосно-

вений, да и у самих продолжателей Карла Маркса материал производительных сил выступал часто в виде продолжения самого человека как отвергнутой феноменологической субстанции, по причине отрицания его претензии на экзистенцию (точнее можно было бы сказать, что просуществование должно было открываться в виде особой нормальности классового общественного производства, в которой энтузиазм и просвещённость человека обёрнуты в новую материальную упаковку труда). Как бы то ни было, но современная диалектика ищет ответы в области слабости и даже можно так выразиться греховности человека (даже если не углубляться в недра как тёмной теологии, так и материальности), правда нужно оговориться, что эта слабость должна быть перенесена на гиперсубъект или новую форму построительного околектививания.

В таких условиях возникают и новые верования в человека как существадвигающее и подсчитывающее количество шагов. Да и само подсчитывание внезапно проявляется как идея для рассмотрения новой формы как сделочных, так и мировых денег (см. [https://jenous.ru/publ/vopros\\_o\\_dengakh\\_2\\_chast/5-1-0-94](https://jenous.ru/publ/vopros_o_dengakh_2_chast/5-1-0-94)). Вопрос здесь конечно состоит в культурной и эстетической нагрузке, которую мы можем доверить этим измеряемым движениям и определить генеалогию того разрыва, который больше не претендует ни на брошенность, ни на собственный труд. Чистая абстракция движения – вот что будоражит умы техноутопистов, форми-

рующих образ нового человека как тела без органов, перемещающегося от физического до информационного пространства, а потом покоряющего природу, расположив открытую стеклянную стену по направлению к восходу. Но если мы отойдём по крайней мере на шаг назад за пределы масляной плёнки агломерации, то конечно обнаружим здесь стёртые монолитными балками и сваями тропы, которые также можно переоткрыть и включить в подсчёт шагов.

С шагов поэтому и начинается новый путь, продолжающееся мышление, а также и любая оценка стоимости (по крайней мере для большей части отраслей, где человеческий труд и изъятие из природы ещё имеет существенное значение, что имеет относительно малую непосредственную составляющую в некоторых отраслях таких как спутниковая связь и производство плат, однако и для этих отраслей нужно как человеческое обеспечение, так и изобретательность и она опять же может быть явлена и в застенках или в пределах космической станции, но в целом жизненное творческое развитие каждого изобретателя, инженера остаётся частью его движения, парализованные в этом смысле остаются особым исключением). Сама же оценка не требует определения проекции видов капитала, если она определена через поле эстетического-прагматического взаимодействия. Правда этот мыслительный путь может быть как личным, среди множества зеркал мышления, так и общественным, где его определяют как общественные, так и природные зеркала. Ге-

неалогическая причина, по которой археология пути начинает отсчёт именно с дороги, а не с мышления, танца или речи – это как раз коллективная данность движения в отличие от единичности речи или трудового действия. Сама по себе дорога включает как минимум точки исходя и назначения, поэтому она есть постулат коллективного равенства и изначальное меритократическое уравнение. Если тропа растворяется в лесу – то это основа для неравенства человеческого с природным, но она может выступать и разветвляющейся рекой, где человеческое и природное пересекаются. Перемещение при этом выступило первичным и единственным видом затрат в первобытном хозяйстве, где почти все блага получались от природы, оставалось лишь перемещаться между источниками и доставлять собранное и пойманное до поселения. Сбор и ловлю же можно считать особой формой непосредственного возникновения блага как природной экспроприации, которую затем предстояло сворачивать на протяжении истории, ускоряя и усложняя производство. И до сих пор энергетическая сфера сохраняет многие черты такого двухактного сценария, в котором извлечение и транспортировка могут по существу завершать производственный цикл, хотя и дополняются капитальными объектами, экономика которых имеет уже вполне промышленную структуру со множеством путей и пересечений, в том числе временных.

По мысли Пьера Бурдьё для общественного капитала ключевым создающим деянием выступает наименовывание

(«номинация»)[Бурдые, 2016], но поскольку идея о первичности слова неоднозначна, то в более широком смысле создание общественной значимости можно приписать разметке или картографированию. Составление карты дорог сначала для каждого путешественника, а затем общей для племени и государства представляет ключевой элемент образования власти. Онаименовывание же может быть привязано к проходимому пути, это касается в первую очередь рек, но разметка выступает изначально не как звук, а как шаг (данный в том числе как шестиугольная проекция местности, как данность этой местности в через топологию шага). И это наименование может как следовать за картой, так и быть проведено одновременно, устанавливая пространственные властные отношения. Особая структура власти затем формируется через взаимоотношения личных представлений карт и единой признаваемой или хранимой карты как модели.

Что касается культурного капитала, то применительно к самим дорогам эстетическая и мыслительная составляющая безусловно отражалась в мифологическом и фольклорном полях, поэтому и наименовывание могло разворачиваться в более широком смысле, чем прагматический. Отсюда дорога действительно могла образовывать вторичные и третичные значения над непосредственной эстетикой и эти значения уже не были связаны с фактическим перемещением (и помимо этого дороги как наделялись сакральным значением, особенно созданные природой, так и могли существовать

воображаемые дороги). Но подобным образом осуществляется экспроприация любой мысли: от её возникновения до превращения в словесный товар, передаваемый сначала из уст в уста, а затем переходящий на информационные носители. Эту абстрактную дорогу, постепенно отдаляющуюся от действительности, можно тем не менее деконструировать на основе генеалогии пути, обращая внимание на мыслительные шаги, особенно если в них содержится известный пространственный элемент создания сложности и приближения [Курпатов, 2022].

Итак, мы имеем простую линейность или изогнутость пути на входе и множество возможностей решения задач на выходе, поэтому как отдельные дороги, так и их сети становятся ключевыми элементами создания сложности. Более того, что касается соотношения внутренней мыслительной сложности и внешней сетевой сложности, то кроме того, что они некоторым образом накладываются друг на друга, дорога играет роль средства придания значимости, определяя «тяжесть» мыслительного средоточия. То есть некоторые события и элементы, связанные с дорогой (а это все факты обмена и взаимодействия за пределами нахождения в постоянстве замкнутого жилища или поселения) приводят к возбуждению соответствующих мыслительных подсетей, которые побуждают к некоторой жизнедеятельности. Так действуют «красивые», «живописные» пути, так создают ощущение современности технологичные дороги, так приводят

к развитию личные географические пути, так создают впечатления о земном шаре путешествия по разным дорогам (но не «в разные точки»!). И наоборот пути становятся частью мышления тем самым перерастая в хозяйственное и культурное отображение человеческого капитала: для каждого прошедшего они включатся в личные сети и для общества в приростом значении они образуют расширяющийся общественный интеллектуальный массив. Но и для каждого и для всех воспоминания и шаги могут забываться, теряя исходное символическое значение вложения и сопричастности, и наоборот могут появляться «ложные» воспоминания о прошлом и будущем, поэтому дальнейшая судьба капитала неоднозначна: где-то он связан с сопричастностью, где-то становится лишь функцией движения. Эти элементы порой запутаны также как петляющий разветвляющийся доходящей порой почти до полной неразличимости поток рукавов стёжек вдоль озёр и рек.

### Капитал пути

Значительная часть жизни проходит вне дорог, но пока большая часть работы не стала удалённой, мы можем судить обо всей общественной жизни, наблюдая за тем, что происходит а дороге. Это связано с тем, что дорога является не только местом изменения общественного символического значения, но и предшествующим любому символизму историческим полем раскопок как внутри себя и других, так и

посреди всего человечества. В природе же тоже самое можно сделать по движению реки: вдоль долин и самих рек проходят и дикие тропы. Человеческая тропа поэтому отчасти пересекается с природной, а отчасти – заменяет её. Отчасти человеческие тропы идут по кратчайшему и не самом лёгкому пути, ведь у людей сейчас не осталось миллионов лет. Но когда люди не задумываются над тем в чём состоит тайна перемещения и что именно они делают в этом перемещении, каковы начальная и завершающая точки, то они приходят к местной или планетарной катастрофе. Сначала реки мелеют, потом пересекают, потом песок заметает города. Так и дороги сначала ухудшаются, потом превращаются в колею и грязь, пока по ним становится уже невозможно перемещаться. Поддержание ресурса или капитала дороги состоит поэтому в постоянном поддержании надлежащего «состояния» дороги. Это состояние бывает отчасти самоподдерживающимся, особенно в случае с лесными и просёлочными дорогами, а бывает наоборот подвержено потере капитала вследствие особенно неблагоприятных условий (как природные – наводнения, камнепады и снегопады, мерзлота и неустойчивые грунты, так и человеческие – от шипованных колёс до машин с перегрузкой на ось). Отслеживание сегодня можно производить с помощью беспроводных устройств и встроенных измерителей, но оно всегда может осуществляться другими перемещающимися – это поэтому тоже информационная сторона капитала дороги, образован-

ного непрерывной наблюдательной работой, граничащей с кажущимся бездельем.

Однако же какие-то дороги нужно расширять, а какие-то возможно убирать и перестраивать. В этом случае происходит соответствующее изменение капитала как объективированного производственного вложения. Кроме того, ключевым значением дороги на сегодня становится незаметность: в идеале её нужно убрать под землю, открыв пространства тропам прошлого. Это обнаруживает обычно скрытую отрицательную составляющую капитала дороги, который своим созданием воздействует на связанные среды и биогеоценозы. Кроме того, любая дорога разрывает местность, а значит приводит к первичному разрушению сложившегося как объективированного (невозможность пройти, проехать через леса и поля, проплыть по рекам и ручьям, частичный разрыв биогеоценоза, жертвы среди животных, выходящих на дорогу), так и символического значения, которое связано с представлениями, традициями и культурой. Строительство мостов и тоннелей может быть хозяйственно дороже, но оно же может нести меньшее воздействие либо иметь практически нулевое воздействие. Эту проблему уже давно осознали, возводя большое количество пересечений, в том числе для животных, но преобладающим подходом можно считать то, что там где угрозы и риски явным образом не прослеживаются или где нет существенной потребности в переходах, то соответствующие элементы не создаются. Капитал

дороги в этом смысле следует за общим представлением об общественном благе и подвержен жёстким хозяйственным и финансовым ограничениям. Капитал пути же до конца остаётся не оценённым, как в целом он должен быть представлен как многозначный и не до конца определяемый. Тем не менее, ключевые моменты его структуры мы отметили.

Когда мы заикливаемся на общественных системах и человеческой археологии, то мы забываем о глубине природы и одновременно предаём научный подход в его стремлении к соединению знания с деятельностью. Дороги и тропы возвращаются в нас к корням, ведь они постоянно открывают перед нами незримые ворота как в соседние миры, так и границу самого знания.

### Будущность идеала пути

Капитал образует пути (обычно тропы в личном смысле собственно труда, тогда как большие дороги складываются в общественном труде через функциональный труд) как общее представление о труде. Тропа – сосредоточие сознательных усилий, а значит она образует прибавочную стоимость как и культурную ценность. Сама по себе тропа – это только инфраструктурный капитал как вложение и как применение, даже если идущие по ней не задумываются об этом, но движение по ней – это то, что наполняет человеческую деятельность и отображает культурное вложение и применение. Тем не менее, преобладание той или иной составляющей связано с внутренней направленностью труда или бездействия каж-

дого проходящего, который одновременно может и создавать и расходовать капитал. Например, если человек некоторым образом улучшает тропу, проходя по ней (например, ставит отметки удаляет мешающие проходу ветки), то он относится к ней как владелец или участник (взаимовключённое лицо), производя некоторые вложения как прибавочное значение. Вложение происходит обыкновенно и самим фактом прохождения до некоторой степени, когда тропа самоподдерживается за счёт ног проходящих – утрамбовываются камни, трава заменяется подорожником и т. д. В некоторой точке чрезмерного использования происходит наоборот ухудшение тропы или дороги: появляется грязь и ямы. Одновременно с человеческими вложениями положительное и отрицательное воздействие оказывает природа, тем самым отображаясь во вложении природного капитала. Некоторые дороги совместно используются с животными, а значит они в этом случае также участвуют в труде (но по-видимому не в трудовых отношениях) (в некоторой степени это касается и парнокопытных на свободном выпасе). Кроме того «дороги» и особенно тропы связаны с естественным ландшафтом и биогеоценозами – часто люди проходят и прокладывают их именно там, где пройти проще всего – поэтому изначальное вложение можно считать осуществлённым по воле человека, но в тот же момент оно становится совместным вложением с природой.

Для общественных дорог это является нормальным ис-

пользованием, для них создание и применение выглядят прямолинейно: владельцем является государство или муниципалитет, они определяют план создания и применения, затем производят капитальные и текущие вложения, тогда как проезжающие транспортные средства (личного, общественного и организационного использования) постепенно изнашивают дорогу, тем самым стоимость создания дороги переходит по цепочке на них.

Но всё меняется, если мы раскроем первый уровень владения и перейдём к ответственным за всю планетарность обществам и людям: в этом случае мы завершим цикл от ответственности за дороги до перехода их ценности на ценность каждого проходящего. Современные же общественные отношения допускают выпуск целевых инструментов если не под каждую тропу, то по крайней мере под велодорожку, окрашивание их в зелёные цвета исходя из некоторой концепции заботы о природе, а значит и каждый шаг может быть отмечен разным цветом независимо от того, сколько ценности мы хотели бы вобрать в себя. И в самом деле мы даже можем считать любое вложение не исходя из направленности его назначения, а наоборот из готовности впитывать про(ис)ходящее.

Кроме рассмотренного физического преобразования дорог проходит и значительная культурная трудовая работа: идущие и едущие под воздействием дороги приходят к некоторым мыслям и в общем случае движение становится ча-

стью мышления, а в некоторых случаях – наоборот. Например, шум дороги, разговоры проходящих становятся частью звукового окружения этой местности вместе с птичьими голосами, шумом ветра и воды. В общем случае поэтому образуется культурно-биоценотический системный элемент, охватывающий то, что ранее называлось объектами и субъектами, но кроме того и гиперсубъектную составляющую.

Так гиперсубъект впитывает прохождение дорог в себя, когда каждый представляет себя им и когда прохождение образует проходимость, прохоженность, наконец – перехоженность. Сетевение может осуществляться и как совместное занятия бегом в виде дружеской беседы за поглощением висящего на поясе «чайного гриба», так что оно образует средоточия и мысли и разветвлённого движения, но может и через отдельные перемещения как через поля, реки и скалы, по направлению как к прошлому, так и будущему. Средоточие в этом смысле означает культурное наложение мысли без непосредственного чувственного и мыслительного наложения, что парадоксальным образом укрепляет связь за счёт многообразия взглядов. Достичь этого сложно как и проложить дорогу через лес, не помешав его жизни, а только сделав её краше.

#### Список упомянутых источников

1. Человек не робот: как победить прокрастинацию :: Бизнес :: РБК [Элек-

тронный ресурс]. URL: <http://www.rbc.ru/opinions/business/08/01/2016/56828b899a794742b4fe3c2a> (дата обращения: 08.01.2016).

2. Бурдые П. О государстве: курс лекций в Коллеж де Франс (1989-1992) // 2016.

3. Канеман Д. Думай медленно... решай быстро. : Litres, 2013.

4. Курпатов А. Машина мышления. : Litres, 2022.

### Примечания

1. С позиции генеалогии пути они образовывали свёрнутые отрезки экспроприации, которые в общем смысле не обязательно были приводили к появлению власти исходя из символических или материальных проявлений, поэтому и не являются капиталом, что не исключает однако применение концепции поля капитала для значительной части происходящего, особенно для соответствующих общественных укладов.

2. Экспериментально это можно обосновать исходя из теории воплощённого познания[Человек не робот: как победить прокрастинацию :: Бизнес :: РБК, ] и опираясь на эффекты предшествования и их контроля[Канеман, 2013].

## **Глава 2. Внутренняя и внешняя онтология пути**

Когда мы вышли на берег озера здесь оказалось множество людей. Будто бы невидимая тропа привела каждого сюда с разных сторон и все они смотрели на умиротворяющую воду, готовую унести их гуда-то дальше, за горизонт. Последняя наедине с дорогой и лесом людской берег казался ярким примером нерационального использования, излишнего потребления, в котором от уединённости и красоты берега остаётся лишь миф, а благо природы заменяется иллюзорным общественным как возможностью занять на этом берегу лучшее место. Осталось ли на этом берегу что-то от тропы кроме самого этого взгляда, устремлённого в вечность?

Там казалось, что отчуждённость от этой общественной всеобщности была как никогда ярко выражена в словах о противопоставлении этой сопричастности. Но где-то глубже слов осталась надежда и осталась вера в иную рациональность, чем та, которая выражалась в коллективном устремлении к символичности отдыха, которой и стал берег в противопоставлении дороге. Так коллективная индивидуальность и индивидуальная коллективность начали образовывать онтологические следствия и позволили проявиться структуре без структуры.

Может это всего лишь флуктуация зависимости (см. [https://jenous.ru/blog/fluktuacii\\_zavisimostej/2019-07-27-109](https://jenous.ru/blog/fluktuacii_zavisimostej/2019-07-27-109)) человека от пути: мысль не должна завершаться никогда, если путь идёт всё дальше и дальше. Но человеку видимо удаётся избавляться от пути каждый раз, незаметным образом искореняя эту зависимость через внутреннее успокоение или отчуждение, пока она не проявляется очередной незримой флуктуацией. Однако в послесовременности больше под ногами нет этой дороги и мыслительная флуктуация обречена замыкаться на саму себя, либо на стеклянно-металлический отблеск стремления к status quo сохраненьейства. Тем самым модель общественного капитала создаётся подобно строительству города вдоль дороги, так что дорога постепенно скрывается под ним. Лишь иногда мы можем уйти на несколько дней в лес, чтобы почувствовать флуктуации природной зависимости и человеческую бесчувственность, а равно и рациональность проложивших новый путь. Здесь наверняка сохранились ещё участки древних дорог и шаги обретают уверенность и открывается пространство смысла, на котором общество предстаёт в своей спроецированной на будущее и неопределённости и неизбежности.

Поэтому там на берегу возникло и чувство и осознание людского отчуждения, но как следует из генеалогии, оно стало продолжением самого пути по новой дороге, которая подарила все возможные природные дары, даже если мы и не просили. Теперь это отчуждение приобрело вторичное зна-

чение как отчуждённость от самой отчуждённости, подобной стремлению к зависимости от независимости: люди находят себя в небольшой передышке выходного дня будто бы считая себя больше независимыми как от дороги, так и от предназначения и рискуют превращать каждый день в передышку между функциональностью действия. Рядом же в лесах среди болот лежит одиноко дорога, полная скрытого движения и ягод, где казалось, дары были неисчерпаемы будто мы вернулись на 100 тысяч лет назад, а потом на берегу уже не осталось и намёка на жизненное благо за пределами омертвело соотношения песка и воды. Лишь молчаливые в тот жаркий день сосны укоризненно обозначали данность тени. Получалось, что у застрявших здесь людей вряд ли был другой выход, кроме как проводить всё свободное время, удобно расположившись на пляже как конечной точке успокоения и веселья, хотя и иллюзорных. Это завершение дороги напоминало будущий образ планетарной катастрофы, в которой все люди не видят других выходов, кроме как сосредотачиваться на пляже, вытаптывая остатки природных даров чтобы потом переместиться на следующий участок. Мы же после долгого пути должны были несмотря на стёртые ноги войти в воду и почувствовать изначальную сопричастность, так что вторичная означенность отчуждения исчезла, открыв возможность взирать на данность генеалогии троп.

\*\*\*

Когда дорога подходит к песчаному берегу – такое скоп-

ление почти неизбежно, оно образуется по той же модели, по которой пересекающиеся дороги обычно перерастают в города. Чуть большая склонность к остановке рождает потребность к отдыху или наоборот склонность человеческого организма к цикличности рождает необходимость остановки? На самом деле город не может существовать без дороги, только небольшие поселения могли вести относительно натуральное хозяйство. Но теперь когда вся планета превратилась благодаря послесовременности и идеям о множестве полей капитала в натуральное «хозяйство», в котором 6 из 9 планетарных границ уже находятся за пределами устойчивости, человеческое общежитие просто обязано перепрокладывать старые и открывать новые *дороги*. Действительно, новая доступная среда так и мыслиться как новая степень *свободы* передвижения: по многоуровневым эстакадам для владельцев стеклопластиковых электроповозок, по подъёмникам для лиц с ограниченной подвижностью, для всех – по садам-музеям с каменными грибами и деревянными животными, для людей без людей – как абстрактное перемещение в царстве людской новой отчуждённости, где прогуливающиеся существуют в этом пространстве но почти не общаются между собой, где дорога – только функция перемещения между двумя точками с закрытыми глазами, только функция представления на ней жизни как доставляемой услуги в виде материального счастья, так искусно стремящегося превратиться в поток нематериальных благ. Сторонний наблю-

датель должен ощутить всю иллюзорность новой мифологии, но вместе с тем и оценить возможности, которые предоставляет эргономика бесшовного бытия, дающего возможность свободы не просто как свободу от ограничений в перемещении, но свободу для бестелесного информационного успокоения.

Но какие дороги мы должны обеспечить, чтобы вернуть биологическое разнообразие? Какие дороги приведут людей к раскрытию творческих возможностей, к эффективно-интеллектуальному труду, дополненному пройденной через долгие поиски личной как эмоциональной, так и физической культуре? Возможно ли отказаться от массового применения химикатов в сельском хозяйстве и перейти к модели естественного выращивания? Приведут ли новые пути к выходу человека за пределы функции, в которых семейное счастье стало вершиной роботизации, и что должно было опровергнуть саму идею труда как материального преобразования? Возможно это пока утопически выглядящие примеры, но небольшие изменения порой приводят к качественному скачку довольно быстро. Обеспечить систему записи появлений на пляже и выдавать скидки за посещение более отдалённых участков? Не уверен, установить места для оплаты сбора ягод и грибов как и пользования песком выглядит почему-то нелепо, хотя ограничение стоянки в культурных пространствах городских средоточий воспринимается хорошо. Новое моделирование действительности тем не менее

по-видимому не всегда готово к этому как и к пересмотру того, что такое привычка и что нужно следовать потребностям.

### Основы перестроения (реконструкции) общества

Этот вопрос отчасти является традиционно будущенским (футуристическим), но уже не одно десятилетие он всё более становится междисциплинарным не только в общественном смысле, но и природном, информационном и философском. В принципе поэтому сложно определить, каковы же задачи и что является предметной областью подобного рассмотрения. Многие мыслители начинают рассмотрение с той или иной стороны, кому-то, как Пьеру Бурдьё требуется множество подходов с разнообразных сторон – сначала собственно обществоведения, потом государства, антропологии, хозяйства, эстетики. Эта множественность рассмотрения сама напоминает как структуру дорог, так и мыслительных путей, постоянно меняющихся возможные маршруты, позволяющие видеть привычное по-другому. Путешествие в этом смысле несколько напоминает хирургическую операцию, когда требуется отложить в сторону то одни, то другие ткани чтобы увидеть и изменить интересующий в данный момент предмет, но потом обязанный восстановить ранее построенное. Это определено самими областями рассмотрения, которые как в случае с природой, организмом, так и мышлением не создаются непосредственной логикой и трудом как в случае с материальным производством. Перестроение поэто-

му в нашем случае может показаться слишком значительной заявкой, но мы имеем ввиду здесь прежде всего отсылку к подходу построительства (конструктивизма), утверждающего то, что участники общества или общество в целом осуществляет собственное строительство. Поскольку ткань общества распространяется на всё планетарное пространство, то мы расширяем границы возможного построения и даже их убираем. Но это не значит, что мы преследует тот неолиберальный дискурс, который стремится избавляться от самого государства как от излишней структуры, как избавляться от самого дискурса. Это возможно благодаря выбранному методу, самому представляющему одновременно и объект исследования – археологию пути. В следующей части мы рассмотрим каким образом этот метод может быть осуществлён в рамках как дискурса, так и экскурса, а в настоящей части мы углубимся в структуру самой археологии пути и рассмотрим бытие проложенных через общество и иные среды путей.

Построительный системный уровень (внутренняя онтология)

Человеческая цивилизация в сущности состоит из двух элементов как система и в этом она похожа на организм: дома и дороги (в более общем смысле здания и пути). Здесь не стоит понимать это буквально, вслед за Эмилем Дюркгеймом и Пьером Бурдьё физическое и символическое значения элементов представлены органически слитно, дополненные

логическим и моральным выравниванием [Бурдьё, 2016]. Само по себе представление общества в виде связей также признаётся Пьером Бурдьё вслед за Эмилем Дюркгеймом (при этом связи противопоставлены субстанции и предполагаются невидимыми, и это естественно для связи или пути вне времени мыслится за пределами пространства, но тем не менее создание и поддержание связей возвращает нас к пути физическому), однако возникает вопрос о том субъективном или объективном значении, которое в это определение вкладывалось, и которое Пьер Бурдьё стремится преодолеть [Бурдьё, 2007; Бурдьё, 2019]. Если общество рассматривается через его топологию, это ещё не значит, что это рассмотрение создаёт новый метод или что оно заимствует некоторые черты культурологии. К тому же приходится признать, что если шаг в сторону отказа от субъекта был правильным, то он был ещё не достаточным и не принимал во внимание археологии общества до общества и вне общества – с точки зрения как внутренней противоречивости и неуравновешенности человеческого мышления, так и его неотъемлемой связи с природой. Определив в качестве строительного элемента путь в качестве выходящего за ограничения обществования мы тем самым можем установить внесубъектную и внеобщественную его природу как иную действительность, но в то же время укоренённую в первом и втором порядках (см. [https://jenous.ru/publ/otkuda\\_duet\\_veter/8-1-0-92](https://jenous.ru/publ/otkuda_duet_veter/8-1-0-92)), а на сегодня переходящем также к третьему порядку (вне-

общественная и внесубъекта природа тем самым должна определяться как достраивание 1 и 2 порядка, хотя традиционно необщественные построения должны быть отнесены по-видимому к 1 порядку|см. [https://jenous.ru/blog/dejstvitenost\\_3\\_porjadka\\_nabljudenie\\_i\\_soznanie/2020-11-22](https://jenous.ru/blog/dejstvitenost_3_porjadka_nabljudenie_i_soznanie/2020-11-22)

Пьер Бурдьё с одной стороны уделяет некоторое внимание вопросам пути как удалённости и разделения в работе об общественном пространстве, но ставит путь в зависимость от капитала[Бурдьё, 2007], а с другой стороны он рассматривает несколько иную пару в области государственного (публичного): общественное время и общественное пространство[Бурдьё, 2016, с. 56–63], но в целом очевидно, что если для социолога общественное время представляется одним из ключевых связующих элементов, то в целом для антропологии и философии время можно считать как частью пути, так и собственно пространства (поскольку внутренне пространство является одним из способов производства времени[Курпатов, 2022]). Но представляет ли собой государство отдельную функцию выравнивания для этой системы мы пока не будем обсуждать, поскольку это определение сегодня может быть дано видимо в терминах системы систем, но через послеметаироническое распрямечивание необщественной театральности. Важно отметить, что как правила, стандарты, так и эстетика взращивания, возведения этих элементов могут быть определены и поддерживаться некоторым образом[, не обязательно обозначиваемым как *государство*].

Впрочем когда-то те же элементы поддерживались и на уровне племён и городов-*государств*. Также отметим, что мы осуществляем логическое и ценностное рассмотрение через слово 0.9 в совместимости с намеченным и можно сказать проторенным путём у Пьера Бурдьё, говорившим о необходимости избавления от того языка, который по сути является составной частью и государственного и научного полей [Бурдьё, 2016]. Но в то же время мы будем стараться обходить окапиталивания общественного, то есть определения через сведение к культурному или символическому, так и в целом через исключительно структурное (здесь нужно отметить, что Пьер Бурдьё обращает внимание на то, что такое окапиталивание не распространилось на все общественные отношения, поэтому можно находить свободные от него уголки даже в капиталистических обществах [Бурдьё, 2019]; и действительно, сообщества, складывающиеся по поводу дорог и путей сохраняют в особенности некоторые черты, однако недавние явления, как мы далее рассмотрим, ставят эту область в качестве относительно независимой от окапиталивания непосредственно и в целом символическую область пути под угрозу). *Дом* собственно и есть символ структуры и построения, поэтому можно сказать, что выбирая рассмотрение со стороны дороги мы оказываемся в диалектическом разделении, всё время вынужденно оглядываясь на находящиеся где-то в стороне структуры, даже если их там нет.

Между этими пространствами же расположились включе-

ния природы и её повторения (скверы и сельскохозяйственные угодья). Здания (по большей части) отражают стремление к личности и малогруппности (индивидуализму), тогда как дороги – к общественности, к соборности (Примечание 1). Другие объекты являются производными от них. Площади образуются пересечением (наложением) дорог, общественные же здания – это скорее производные от площадей, чем от собственно зданий. Первые поселения по видимому были приурочены к некоторым символическим сооружениям, которые были связаны периодически используемыми путями. Современные поселения представляются скорее как улица – дорога, служащая местом совершения взаимодействий с расположенными на ней зданиями, а если смотреть с высоты общего плана – то скорее в виде бесконечного здания, где перемещения приобретают функционально-технический характер, а за пределами городского сосредоточия семейные земельные участки разделены сплошными заборами определяющими отгороженность и от других зданий, но и отрицающих саму идею пути между соседями. Но иногда на этом разделении возникают островки коллективности, к которой люди продолжают устремляться по общественным дорогам, а мыслительно их связывает образовательная, здравоохранительная и культурная инфраструктура (тем не менее, в силу имущественного расслоения и такая инфраструктура может служить не для равного к ней доступа, а вопреки идее общественного как функ-

ция порождающая и поддерживающая неравенство(Примечание 2))(Примечание 3). Системная необходимость пересечения с природными зелёными областями дополняется требованиями к удобству нахождения в единой среде обитания, где жилище становится либо окном во внешний мир, либо наоборот сокращается по площади и оставляет за собой функцию ночлега, практически приближаясь по значению к походной палатке. По другую сторону (см. [https://jenous.ru/blog/za\\_predelami\\_dejstvitelnosti/2025-01-05-260](https://jenous.ru/blog/za_predelami_dejstvitelnosti/2025-01-05-260)) домашней и путевой действительности люди выбирают распределение и редкость благ, но пока сюда не проникает стоимостное измерение ценности, то ценность сопричастности и отчуждения достраивается через генеалогию. Функция ночлега здесь не выражается как стремление и необходимость, она обретает значение данности и слияния жизненного пути, как остановка в долгом походе, сформированном исторически как движение от стоянки до природных даров. Но можем ли мы осуждать новых собственников, открывших для себя правовое общественное поле отчасти и как способ ухода от функциональной хозяйственной действительности, долгое время довлевшее своей вездесущностью? И сплошной забор поэтому становится символом не только системной закрытости или функционального индивидуализма, но и того походного пути, на котором находится подходящее место для установки палатки среди естественных укрытий – от скал до лесов (цвета сами могут служить подтверждением незримой эсте-

тической связи – зелёный с цветом стены леса, коричневый или серый – со скалами и землёй). Обустройство и пути, и места выражаются как онтологическое определение жизни и поэтому если и невозможно узреть бытийность бытия, то по крайней мере можно понаблюдать за ней по эту сторону действительности как остановку на обочине междворового проезда.

Что касается управления путём, то как общественное построение он выполняет функцию **пропускного устройства**, своеобразного элемента взаимодействия в общественно-природной мыслительной машине. В древности перво-степенной была функция безопасности, поэтому дороги могли браться под охрану, и если не было естественных преград, то порой приходилось строить стены таким образом, чтобы превращалась в точку пропуска. Интересно, что путь для каждого путешественника начинается не на пороге и не в воротах, он исходит изнутри жилища или участка, а поэтому установление самого пропускного ограничения является определением и установлением онтологии личной жизни. Построение стен и заборов фактически можно считать продолжением элемента разграничения пути, управления самой дорогой, поэтому и жилище генеалогически можно рассматривать как продолжение дороги, нарост над её соединительной тканью, позволяющей ей сжиматься и расширяться. Даже иерархические структуры власти (историю которых рассматривает Пьер Бурдьё на примере печати короля [Бур-

дье, 2016]), в которых документ начинал постепенно проходить этапы согласования также можно считать продолжением принципа управления путём, на котором выстраиваются пункты пропуска. Сегодня пропускные двери играют часто лишь символическую роль в общественных пространствах, но даже своим стеклянным или же монолитным видом они отображают ощущение личного или общественного владения данным путём. Информационные межгосударственные «стены» (и управляемые ворота в них) же кажется почти не изменились со времён путей тысячелетней давности.

Таково внутренняя и историческая онтология общественного устройства, которую мы можем использовать для понимания капитального характера как личной, так и коллективной деятельности. Изначальный труд, затем выраженный общественно как собственный, здесь определяется либо перемещением, либо остановкой и значит наблюдением. В общем случае эти режимы существуют в мышлении одновременно, но многие участки вполне последовательны, например, когда сознание или только функция памяти вовсе отходят на второй план и открывается другая сторона мыслительных соединений. Далее если мы посмотрим на городское или дорожное хозяйство, то не сможем определить, где в нём заключены культурные значения и где рождаются новые человеческие направления действия. Это может происходить в новых выражениях стоянок на пути – в точках общественного питания, превратившихся в места пересечения и

обсуждения, это может случаться по дороге как необходимость и естественность поддержания беседы, но это может быть и сон или размышление на лоне природы, может это быть и случайно «пришедшая» мысль. Но вместо этого многие творческие пространства представляются даже не общественными залами (которые можно считать местами пересечения путей), а замкнутыми уединёнными кельями. Поэтому мы должны задуматься над природой этой замкнутости и установить ещё один ключевой элемент внутренней онтологии пути: **исключённость из** или **отключённость от** пути. Собственно источник, из которого и происходит мысль, а значит образуются элементы общественных и природных построений мы и должны считать абстрактным путём, который обеспечивает непрерывное существование мышления как самоподдерживающегося развёртывания. Природу творчества если и можно считать путём или потоком, то таким, который с одной стороны может управляться с помощью пропускных устройств, а с другой стороны – через противопоставленность самому пути как коллективному или продолжающемуся прохождению в виде возникающей отключённости. Тем не менее, такой отрицательный путь продолжает оставаться значимым общественным элементом, пусть даже он и не существует физически, он противопоставлен, а значит коренится в действительности пути.

Однако если личные мысли можно считать «приходящими» из абстрактного источника (в действительности укорен-

нённого на пространственном отключении от пути или ином управлении сознанием если не всегда, то по крайней мере это можно считать преобладающей практикой), то коллективные места позволяют организовывать рассуждения не только по образу коллективного пересечения пути, но и по пути механического функционального собрания, как функции соборности. Ценность бытия может быть незаметной, как может быть самодостаточным внутреннее мышление, но для дальнейшего превращения в работу потребуется элемент отсечения и критичности, который встроен на самом пути или в месте пересечения. **Общественная отключённость** определяется обычно через дополнительную функцию закона или предназначения, возможно и как разделённость чистого и практического разума, но если рассматривать мышление в качестве пути, как и наоборот, то окажется, что это или некоторое сочетание элементов генеалогии пути, либо фильтр пересечённости. Фильтр пересечённости может быть выражен через обмен мнениями участников, либо как столкновение мыслей одного человека. Он может проявляться через генеалогию наблюдательности и действительности, которая в свою очередь привязана к половозрастной или ситуативной сетке (например, наблюдателем может выступать внутренний образ родителей или внешний противоположного пола, иной общественной или местной группы).

Вопрос состоит тогда в том, что мы считаем внутренней онтологией как построением самого по себе или как дан-

ности источника остановки или подвижности? Допустим, ежедневная потребность в перемещении отчасти определена стремлением к хорошему самочувствию, к достижению абстракции прекрасного, а не только определённой функциональностью и предназначенностью действий как исполнения общественного задания. Путь поэтому обозначает тот момент разделённости, где осуществляется внутренний выбор и где он ещё не сделан, где возможно как назначение, открытие, так и возвращение, где мы принимаем баланс неувиденного (см. [https://jenous.ru/blog/balans\\_neuvidennogo/2025-09-07-266](https://jenous.ru/blog/balans_neuvidennogo/2025-09-07-266)) и как неизбежность дальнейшего следования и как археологию общественного и природного, где возникающие и теряющиеся мысли образуют то самое соединение, которое бытийствует ещё до момента увиденности. Внутри же задания распределение функций остаётся порой загадкой для идущих, ведь они идут вперёд чаще от неизвестности, и стремления к открытиям, чем безысходности. Даже если поддержание здоровья, привычность, общение и материальная выгода вполне могут одновременно сосуществовать в постоянно меняющейся пропорции, объясняемой соответствующими полями и взаимодействием с ними, но остаётся и само поле пути, которое как устанавливающее конечность выбора остаётся загадочным с точки зрения приписывания какого-либо значения, ценности ему самому. Это как попытка объяснить прекрасное в самом движении, саму красоту мысли, которая всё же не яв-

ляется l'art pour l'art или является не только им, но существует, бытийствует всё же в основном по этой причине, как и сама безостановочность мысли похожая на стремление продолжить путь.

Попытка придать ценность, как и обозначить эту часть «капиталом» будет в первую очередь условной и также не показательной, но она будет в некоторой степени отображаться и может наблюдаться через другие поля. Например, помещение себя в условные стены электронной рыночной площадки означает поиск «выгодных» предложений, которые часто становятся самоцелью как путём перемещения по рынку (нужно отметить, что рынок является прежде всего средоточием особых улиц, на которых расположены прилавки, так же как и последующие его производные в больших магазинах и торговых средоточиях), так что ценность самого предмета приобретения становится менее значима, чем процесс поиска наиболее подходящей цены и использования срочных выгодных предложений. Продажники сегодня паразитируют на вовлечении в этот момент других структур мозга, чем те, которые склонны к более рациональному рассмотрению вопросов, но с другой стороны рынки всегда строились на изменчивости цен, когда выстраивающаяся очередь благодаря сниженной сама была средством вторичного информационного взаимодействия, так же как и личное общение со всеми покупателями. В информационном пространстве личное общение перешло в вид вопросов и отзывов, поэтому это

довольно сложный процесс, в ходе которого рациональность теперь находит новые пути, так же как и режим срочных сделок занимает свою нишу (между тем недавно было установлено, что излишние продажные приёмы в долгосрочном отношении сегодня снижают, а не повышают продажи по крайней мере в информационных средах, а это показывает то, что рациональность продолжает эволюционировать, но отнюдь не как абсолютное обэкономливание человека (превращение или поддержание его существования в качестве homo economicus)).

Внутри зданий мы встречаем различимость помещений, которая отражает как функциональные, так и строительные (конструктивные) устремления, связанные уже с более низким, собственно личностным или малогрупповым уровнем. Однако если мы приглядимся к зданиям, то сами пространства в них определены перемещениями, деятельностью, которая также связана с перемещениями и прочими элементами, которые с перемещениями связать нельзя (например, место работы и отдыха, места расположения оборудования и станков). Соответственно, чем больше здания связано с взаимодействием людей, тем можно предполагать его большую долю основанности на внутреннем пути. И если мы посмотрим дальше, то увидим, что и само производство связано с цепочкой передачи материала, а значит хотя и не напрямую, но также связано с продолжением топологии пути. Пожалуй сами здания бывают избыточны и место может в

них проявляться ради самого места или как символ, также как может поддерживаться путь как символ передвижения, но здесь мы вторгаемся уже в эстетическое пространство, существующее несколько обособленно, хотя и пересекаясь как с трудом, так и с творческим движением. Иногда сами здания становятся мирами в миниатюре, где запутанность путей обозначает способ общественной организации и мышления. Так торговый и хозяйственный путь определяется структурой и формой рынка или ярмарки, а в современных больших магазинах-площадях товары распределены с целью увеличения продаж, так что самое необходимое распределено по разным местам, поэтому путь сам становится сценарной структурой, новым представлением, которым он является не всегда и против которого можно вести противопоставление как протестную игру прохождения пути не по сценарию (по статистике около 6-8% принципиально не пользуются ответами нейросетей, похожий процент видимо и избегающих навязанных путей в крупных магазинах).

Искусство прокладки путей в древности отражало подобным образом то мышление, которое было тогда свойственно человечеству. Поэтому археология троп как наблюдение и понимание проложенных путей перемещения позволяет восстанавливать те особенности мышления, которые уже не прочесть в книгах. Проходил ли путь через ущелья или мимо озёр может сказать как о доступных и удобных методах и средствах перемещения, так и приоткрыть завесу над на-

личием карт или склонности к отчуждению, к необходимым ритуалам и привычкам, к самому габитусу как ощущению не только места и пути. Сами по себе тропы свидетельствуют и о пищевых и о мыслительных предпочтениях, причём способны сделать это более надёжно, чем собственно оценки мыслей и опросы.

Если задуматься над представлением человеческой деятельности, то многое здесь напоминает путь или путешествие и оно противопоставляется в различных средствах взаимодействия отдельным обсуждениям. Например, таково путешествие по всемирной паутине, где путники определяют для себя точки входа на взаимосвязанные страницы, имеющие как дорожные указатели, так и образы всей действительности, по которой возможно перемещение. Путешествие в музей или театр с другой стороны напоминает поход в несколько иное измерение, где встречаются общественные и абстрактные элементы, образуя невероятное место средоточенности и распределённости путевого мышления, перемещающегося от одной точки до другой. Звуковой путь часто менее очевиден, поскольку он связан с особыми подсистемами мышления, но в сущности он более близок к сущности дороги через особую генеалогию ритмического соединения звука и движения, прошлого и памяти. Звуковая среда, определённая во времени – это неизменно определённый путь, который неслучайно накладывается поэтому часто на зрительный ряд сменяющихся картин и в этом случае он со-

здаёт особую область общественной действительности, близкую тем не менее звуковому образу любой дороги, которая пересекает некоторое пространство и тем самым как через направленность, так и рассредоточенность и случайный поиск без карты создаёт ткань произведения как наложения и пересечения путей. И это звуковое пересечение объединяется с самим голосом, любым путём сознания и в археологическом произведении разных подпространств действительности образует бытие, данное в каждый момент как движущееся.

Функциональный системный уровень (внешняя онтология)

Внешняя онтология связана с системным представлением о неотъемлемом целеполагании как предназначении пройденного (сделанного). Любая система в этом представлении создаётся для ответа на некий запрос и должна от момента зарождения идеи проектироваться некоторым установленным образом. С позиции инженерии этот способ либо определяется как бы естественным образом возникающими в обществах и хозяйствах наборами требований, либо предписывается постановлениями. Такой подход применялся и к планированию и городов и дорог, но его рационалистический уклон свойственен не для всех исторических эпох. По мере развития функционального труда сначала как сельскохозяйственного, а затем как промышленного, происходило поэтапное изменение городов, за которым следовало то, что

можно обозначить как формирование духовного и культурного капитала с соответствующей сетью действующих лиц [Бурдые, 2008]. Легко заметить, что в этом представлении дороги играют организующую роль как межгородских, так и внутригородских связей именно как следов и линий культурных и символических полей. Но в то же время именно физические или культурные сети определяют незримую сторону полевой действительности. В дальнейшем мы рассмотрим то, как может быть многообразно и иллюзорно само представление капитала, даже если оно опирается на вполне точно прослеживаемые символические связи. Целеполагание казалось бы должно было иметь источником внутреннюю структуру действительности, но в своём функционализме и рациональности оно укореняется именно во внешнем, наблюдаемом пространстве, а также и в выраженном через общественные установки. На самом деле *дороги* и должны показывать области внешнего пересечения полей как проявлений целеполагания даже не обязательно исходя из строгости целеполагания (поскольку целеполагание может быть похоже на иллюзию, или театральность возникающую в процессе пересечения как возникают объяснения действий одной половины мозга для другой когда непосредственная связь между ними удалена [Сапольски, 2023]), которое долгое время колебалось между религиозными и научными векторами.

«Естественное» же развитие дорог скорее можно связывать с формированием выглядящих на карте случайными со-

членениями областей. Подобным образом проложенная через лес или поле тропа на карте может выглядеть не вполне ровной, извиваясь подобно реке около низин, вокруг возвышенностей, между брёвен и корней, обходя крупные деревья и камни. Такой подход в действительности ни чуть не менее системен, чем стремление обеспечить плавное движение или избежать неравномерности цвета разделительных полос или распознание оттенка разрешающего движение сигнала (к слову люди в этом смысле для возможности их перемещения в городской дорожной сети тоже должны быть стандартизированы по способности различения зелёного и красного цветов, тогда как отклонение считается болезнью, определение которой для внешней онтологии несколько отличается от определения для внутренней). Всё дело в тех усилиях, которые были затрачены на подсыпку грунта, перемещение корней и выкорчёвывание деревьев, а также и в оценке вреда, который подобная деятельность людей оказывает на леса и поля. Оценка соотношений затраченных усилий, приносимого вреда, будущего загрязнения и воздействия, а также непрерывного существования и поддержания данного пути, равно как и согласование усилий людей по его возведению – задачи отнюдь не тривиальные. Тем более, что при этом задача состоит в создании систем, имеющих как внутренний запас прочности, так и эстетическое значение.

Чем лучше((Примечание 4) мы решаем эти проблемы и работаем над уменьшением потерь и загрязнений – тем бли-

же мы приближаемся к той задаче, которую перед собой ставит системное мышление. Правда если оно стремиться создавать системы сразу без лишних «проб и ошибок», то это несколько противоречит «естественному ходу вещей». На самом деле таких задач несколько: это как непосредственно создать систему, так и обеспечить её будущее существование, а это значит и воздействие на общественные, культурные, политические системы, которые затруднительное предвидеть не имея всей общественной модели. И это же означает, что целевая система – это только представление в данном инженерном проекте, тогда как как только мы выходим на уровень общественного рассмотрения, то задача становится многоуровневой и целевую систему уже определить затруднительно. Это несколько напоминает саму проблему капитала, который относительно хорошо был определим для сельскохозяйственных, производственных и энергетических систем, но по мере включения нематериальной составляющей становится всё менее точно определимым. Но всё же рассматривая онтологию пути мы можем попытаться начать решать эту задачу с другой стороны – со стороны мышления, а может быть и с двух сторон одновременно.

Иногда внутренняя интуиция в том и заключается, что нужно идти по дороге дальше и она приведёт к тем самым открытиям, ради которых начинался путь. Этот шаг в неопределённость как мы рассмотрели ранее, является неотъемлемой частью генеалогии дороги, и теперь мы можем уточнить,

что он обуславливает присущую дороге причинность лучше, чем описывает её внешность и последовательность. Она же связана с эстетикой как поиском бесконечных смыслов, которые похожи на образование множества пересечений, которые позволяют парадоксальным образом сводить бесконечное и неопределённое к конечному и повторяемому.

Рассмотрение этого выбора же в сущности является весьма запутанным и принципиальным вопросом, так что парадоксально и даже то, что мы в предыдущем абзаце смогли свести всё многообразие онтологических оснований к краткому описанию. Например, можно сравнить соответствующий шаг в неизвестность с представлением о роли личности, о действии и основаниях воления, о предопределённости происходящего. И всё же если эти принципиальные вопросы решаются весьма многообразными способами, то дорога их все объединяет, поскольку тех, кого можно назвать подходящими или «адекватными» людьми легко определяют направление своего движения на дорожной сети, хотя на пересечённой местности это способны сделать немногие. Это подсказывает, что соответствующее представление выбора пути универсально как для человечества, так и для разумной жизни в принципе (в конце концов, звери также прокладывают свои дороги, хотя знаки и способы путевождения они для этого применять могут несколько иные). Но между тем самую открытость пути определяет не замкнутая размеченная сеть, а те точки, в которых происходит её расширение и сужение,

на тех тропах, где немногие пересекают местность, определяя для себя сущность экскурса со-бытия природы и человека, либо просто направляясь дальше через брошенность. В соответствии с таким видением люди могут проектировать не конечное состояние как недвижимый капитал и даже города, а именно изменяющееся русло дороги.

Усилия по изменению действительности поэтому поставлены на одну карту с привычностью положения и действия в каждой точке и без места (которое можно назвать габитусом) и усилиями по его поддержанию. Но то что ощущают люди – это уже сама целевая система их личного и общественного движения одновременно, но это не то, каким образом производятся шаги. А между тем это производство и образует как построение, так и определяет те последствия, которые выключены из мироощущения. В вопросе о целеполагании неявно содержится и идеологический и прагматический интерес, поскольку приходится классифицировать действия и бездействия исходя из всей совокупности последствий. Габитус может быть скорее статичным, сложившимся состоянием, но он может восставать против системы с намерением её изменить. Почти же самое мы описываем через соотношение культурного и прагматического, где культурное позволяет переосмысливать сделанное, переопределять установки. Соответственно определив дороги в нашей возможности и слитности передвижения как особую культурную действительность, в которой мы через внутреннюю онтологию

управляем отключениями и ускорениями, мы можем приступить к действию и во внешней части видеть то, как наши установки воплощаются, возвращаются или растворяются в планетарной среде. Конечный идеал габитуса как и целевой системы здесь определён опять же планетарной эстетикой, в которой снят вопрос как о субъективном, так и идеологическом по крайней мере на уровне всеобщего рассеивания, которое составляет большую часть всех воздействий и которая собственно упускалась из виду в столкновениях прошлого, в которых габитус определялся взаимоотношениями соседних районов и сочетаемостью, статусами проживающих по-близости людей. В планетарном смысле мы все в одной лодке, поэтому и вопрос статуса и класса решается сам собой: создаваемое и присваиваемое общественное пространство это не просто присвоение бытия, это внешняя онтология, выстраиваемая по системным, этическим и культурным правилам. Проложить здесь дорогу – это значит решить задачу намного более сложную, чем для условного действующего, наделённого всем багажом профессора экономики или даже самой антропологии. Отсюда новый габитус парадоксальным образом подвешен или брошен между присущностью прагматики и невозможностью планетарного целеполагания. Тем не менее, выход есть – это аккуратное планирование каждого шага с оглядкой на карту.

\*\*\*

Человек может отходить в сторону от суеты городов и

здесь он и способен обнаружить внешность онтологии и как брошенность самого поля и как выброшенность самого себя. В этом отчуждении определяется и его сопричастность абстракции и бытию дороги как моменту её зарождения и историчности археологической неразличимости. Намеченная пунктиром или проведённая толстой линией, она дана здесь во внешнем своём проявлении как все возможные пересечения рассматриваемых человечеством полей значений. И та абстракция которая внутренне неразличима и слитна с прошлым может становиться доступной для самонаблюдения, но только если известно, откуда она начиналась, иначе она становится лишь приятным образом таким как произведение современного искусства, которому не дали подпись. Дорога в этом смысле всё время балансирует между коротким замыканием и мыслительным напряжением, создающим стремление двигаться дальше. Во внутреннем построении мы устанавливаем это ограничение, во внешнем представлении – мы извлекаем скорость и направление. Становясь на развилку – мы наблюдаем данность всего общественного бытия как взаимодействие полей, а может и само общественное мышление. Развилка или пересечение можно сравнить с пересадочным узлом или общественным обсуждением, тогда как короткие замыкания видимо чаще происходят на стадионах или в концертных залах. В тишине библиотек, музеев, на кухнях и в тени парков наступают моменты разветвлений или топтания на одном месте до того момента, пока всё не

перевернётся.

Что касается выраженности деятельности как труда, то именно через внешнюю онтологию дороги формируется собственно труд, как в то же время функционально означиваемый. Правда в этом установлении действия труда как целенаправленного выхода на тропу, включённую в сеть дорог, возможна особого рода запутанность. Например, хозяйственный дискурс, стремящийся применить метод «скользкой горки», направленный на создание захватывающих внимание читателя текстов, говорит, что написание текста должно планироваться и любой текст должен иметь цель. Правда когда возникает вопрос, где брать идеи для текста оказывается, что одним из способов оказывается случайный процесс [Халилов, 2022]. Для продающего текста может быть это не так важно, но мы должны понимать, что понятие цели стало новой мифологемой как и большинство построений *продажников*, создающих саму мифологему полезности (и решения проблемы) там, где действительная стоимость отличается в разы, а то и на порядок. Тем не менее, создавая любой текст, мы встаём на этот путь и вынуждены выбирать, насколько наш путь будет похож на «скользкую горку», коренистый дёрн, идеальный асфальт или же на зыбучий песок, а может и вовсе горную реку, по которой мы идём вброд, нащупывая камни.

В действительности всё изменилось с не столь давних пор: раньше было нормой дослушивать и дочитывать до

конца как и проходить дорогу до точки назначения, но по мере роста загрязнённости текстового и иного содержимого, а особенно смешения разных видов содержимого чтение стало по большей части и у большей части населения обрывочным и диагональным. Осознают ли это сами продавцы и как же должны мыслить по крайней мере те, кто находится по ту сторону продаж и производства – это вопрос великого разделения (см. [https://jenous.ru/blog/velikoe\\_razdelenie/2025-03-22-262](https://jenous.ru/blog/velikoe_razdelenie/2025-03-22-262)), если только это не создание общественного пузыря недостатка сосредоточения и рассеянности внимания как особого вида институциональной технологии. Раньше эстетика дороги как и текста состояла в том, что дорога не могла быть *скользкой*, это считалось небезопасным. Скольжение или слалом были предметом занятий опытных людей, знающих как управлять риском. Теперь же в общественном пространстве джин был выпущен из бутылки и жизнь превращается в аттракцион невиданных щедрости и безумства. С одной стороны люди стремятся создать содержимое, которое будет поднято «алгоритмом» на вершину общественного внимания, с другой стороны никто не задумывается о конечной значимости и об ответственности за сказанное.

Конечно, раньше и прокладывание дорог и строительство городов могло подчиняться тем же принципам доступности материала и успех группы и её совета мог в большей части зависеть от ораторских качеств. Со временем мы мо-

жем наблюдать формирование тех системных элементов, которые можно считать полями или институтами, элементами общественными строительства. Сами же составные элементы должны одновременно с этим претерпевать изменение в виде нормирования своего внешнего бытия и в этом заключается роль внешней онтологии. Но упрощение текстов, стремление всеми средствами к общественной вершине вряд ли можно считать универсалиями, они свойственны обществам с повышенным индивидуализмом в особенности в период кризиса. То что мы наблюдаем сегодня – это не просто естественное изменение, это захват мирового сознания одним из способов мышления и попытка представления его как универсального. И это похоже на попытку превращения общественно доступных дорог на ведущие к рыночной площади катки с помощью подливаемой воды и морозильных установок.

Тот же факт, что общественные теории сами стремятся возвысить некоторого действующателя (агента) или группы таких действующихателей и поставить его во главу одной из вершин сети общественного пространства объясняется как естественным антропоцентризмом, так и структурой мышления, склонной к очеловечиванию действительности. Рассматривая участки пути как первичную единицу исследования мы возможно отходим на шаг назад, но это и позволяет лучше рассмотреть картину. Затем в самом факте наблюдения и изучения отношений по поводу передвижения мы будем

способы понять интересы действующих без обращения к самим действующим, тем более, что сущность самих действующих лиц поставлена под вопрос. Сама эта логика во многом опирается на практику юридического поля, если оно существует, учитывая исключённость из него например отношений с природой. Это можно рассматривать в виде внутренней онтологии права, которая устанавливает своеобразный забор вокруг всего человеческого и одновременно определяет правила передвижения по соответствующей дорожной сети правовых текстов и их толкований. Но тем самым логика действующих, выносящих конечные решения оказывается весьма условной (поскольку она противоречит как традиционным представлениям сообществ, так и обыденному опыту), между тем соответствующее представление поля оказывается перенесённым на общественный опыт «в виде универсального опыта трансцендентального субъекта» [Бурдье, 2008, с. 81].

В конечном итоге внешняя онтология должна заниматься соответствующей областью общественного производства, но традиционное изучение со стороны действующих возможно пересмотреть в пользу самого производства, при этом не впадая в структуралистскую крайность изучения текстов как законченного поля или же крайности построения самореферентных система у Никласа Лумана, в которой системное представление как должно заменить внутреннюю и внешнюю онтологию одновременно. В случае с правом изу-

чение этой области общественного производства Пьер Бурдьё предлагает сводить к динамике правовых действователей в контексте их положения и места в структуре разделения труда с выявлением соответствующего капитала как «веса позиций». Между тем в такой трактовке носителями *правового капитала* как для континентального, так англо-американские права должны быть признаны общественные (судьи) или научные субъекты (профессора) либо соответствующие объединения [Бурдьё, 2007, с. 84–86]. Но там же Пьер Бурдьё замечает, что правовой капитал определяется с учётом взаимодействия с полем власти, а также бюрократическими институтами. А это значит, что принадлежность этого капитала самим действующим весьма условна. С другой стороны, собственно источниками конфликтов, которые в концепции правового поля и капитала, должно решать право как подтверждение символического дохода (выполнения работы), являются самые разнообразные общественные и политические явления, поэтому и истоки его применения относятся к множеству областей в которых даже наличие субъектов может быть весьма условным (как происходит с большей частью хозяйственных отношений, выносимых за скобки общественных благ и экстерналий).

Право конечно можно понимать как дорожную сеть, расположившуюся над общедоступной дорожной сетью и на которой действуют особые правила дорожного движения и где также возникают конфликты, разрешаемые с помощью са-

мого права, но удобнее проводить различие этих полей – общественного, на котором возникают и определяются как конфликты, так и мораль и справедливость и особая множественность правовых текстов и установок, а также отношений по поводу этого поля, которые не обязательно сводимы к прагматической функции. Даже капитал, привносимый правом, по-видимому заключается не только в возможности управления этим полем, но и в самом существовании этого поля как неувиденного и доступного прагматического инструмента и культурной системы. Между тем сам правовой капитал Пьер Бурдьё рассматривает как формально и до некоторой степени произвольно определённый в том смысле, что он зависит от влияния текущего запаса капитала политического (тогда как собственно представление права как общественно полезного поля становится создаваемой на заказ иллюзией, как и для других форм культурного капитала) и от процедуры перенесения капитала между полями [Бурдьё, 2008, с. 107–111]. Это заставляет нас по-возможности отделить рассмотрение от самих действующих лиц, но вместе с тем не упускать их из виду. В этом формализме можно видеть образец, по которому представляется внешняя онтология, дополняющая действительность онтологии внутренней, в которой создаётся и содержится дополнительная ценность, которая во внешнем слое может быть произвольной. Поэтому саму культурную ценность можно определять без повторного археологического воспроизводства субъектов и инсти-

тутов (которые часто оказываются либо ложными субъектами, либо гиперсубъектами), а вместо этого обратиться к текстам, отношениям и взаимоотношениям правовых троп (Примечание 5). Конечно, возможности оказывать влияние и производить трактовки с некоторой долей субъективизма в правовом поле также можно представлять как ценность с тем или иным знаком, но она будет таковой только для той или иной партии, группы лиц, сообществ и отдельных людей, существующих как бы на частных дорогах или перекрывающих общественные дороги в своих интересах, равно как и показывающих свою близость к людям путём самого факта пользования такими дорогами.

И самое интересное – это та структура, которое обеспечивает собственно связь настоящего с будущим, которую можно определить как этос или интеллектуальную машину, тот действительный прагматический капитал, который не привязан к субъектам. Дороги и особенно тропы представляют хороший пример этой связи без соответствующей принадлежности. Попытки же людей создать общественно-хозяйственные машины на основе природных областей могут вызывать только недоумение как попытка ввести ценник на просмотр цветения лилий и кувшинок. Неявно такое расценивание осуществлялось в виде приравнивания природы к общественному благу при превращении природопользования в придаток государственного устройства и устойчивости, однако путь начинается всегда с другой стороны – со

стороны незаметных и никому не принадлежащих следов. Для права Пьер Бурдьё предлагает считать подобной машиной времени кодификацию и толкование прецедента, а также и формальный перенос закона, либо изобретение новых законов (что более революционно), но в то же время принцип отрицания научного осмысления реальности [Бурдьё, 2008, с. 112–119]. В этом смысле внутренняя кодифицирующая борьба похожа на самоцель по поддержанию дорожной сети, за которую управляемые на городском наборе данных машины не должны выезжать. Это же похоже на формирование общественного нормативного способа мышления одновременно поддерживающего и сам государственный капитал как молчаливое согласие с цивилизационными устоями. Но то, какой универсальный способ рассмотрения можно положить для всех культурных полей Пьер Бурдьё отмечает в заключении статьи о власти права при рассмотрении функции поддержания символического *порядка*: это с одной стороны накопленные действия, а с другой стороны обращённость или «инверсия» намерений [Бурдьё, 2008, с. 120]. Отсюда мы можем подытожить, что формирование внешней онтологии направляется в сторону символической устойчивости, а единицей производства выступает шаг или действие (а также бездействие – как частный случай обращённости). Целеполагание в целом здесь представляется стохастическим процессом, тем не менее оставляющим структурированный археологический след. Общественная археология поэтому не

может объяснить производство как жизненный процесс, но оно позволяет приблизиться к осуществляемым шагам. Особый интерес представляет наложение физического и правового пространств, поскольку они фактически соединяют понятия действий как движений, если и не полностью доступны к наложению (в части условных и мыслительных действий, однако приравнивая мыслительный процесс как доступную к управлению единицу дорожной сети мы можем установить вполне законченную гомологию). А именно наличие на улицах подсистем участников движения со своими уровнями ответственности и осведомлённости подобно различным уровням в правовой системе от не достигших дееспособности, до граждан, далее комиссий и советников до профессиональных юристов и наконец судей и государственных правовых служащих. Сейчас может быть сложно сказать, какая из подсистем была первичной, но в своих культурных принципах они имеют много общего и зеркального: одна образует физическую топологию, другая – формальную или лучше сказать умозрительную, которые совместно определяют устойчивость символического производства. Мышление в этом смысле может «цепляться» за структуры физического перемещения или же правового порядка, но эти общественные средоточия образуют области наибольшего соединения и напряжения полей. На периферии же, в области троп, структуры будто бы растворяются и здесь, можно сказать на бытовом, народном или же природном уровне в силу

вступает онтология внутренняя. На пересечении этих областей возникает ноопроизводящая интеллектуальная созидательная машина, которая определяет согласованность всего общественного производства как неоднородного бытия.

Список упомянутых источников

1. Бурдые П. Социология социального пространства // М Институт Экспериментальной Социологии. 2007.

2. Бурдые П. Социальное пространство: поля и практика // 2008.

3. Бурдые П. О государстве: курс лекций в Коллеж де Франс (1989-1992) // 2016.

4. Бурдые П. Экономическая антропология. Курс лекций в Коллеж де Франс (1992–1993). : Litres, 2019.

5. Курпатов А. Машина мышления. : Litres, 2022.

6. Сапольски Р. Кто мы такие? Гены, наше тело, общество. : Альпина нон-фикшн, 2023.

7. Халилов Д. Метод скользкой горки: Сторителлинг для Reels, Stories, TikTок-роликов и других форматов социальных сетей. : Альпина Пабlishер, 2022.

Примечания

<sup>1</sup>Отгороженность здания, безусловно, противопоставляется соборности дороги как один из архетипических образов. Можно привести и существенные контраргументы: общественные здания и в частности храмы образуют средоточие соборности. Вместе с тем соборность в смысле агоры и вече были связаны скорее с площадными структурами, а зна-

чит с пересечением дорог. Дорога стала с другой стороны местом проявления имущественного и статусного разделения начиная от транспорта до уровня обслуживания. Но это разделение характерно по-видимому в основном для эпохи послесовременности, тогда как раньше длительные путешествия были затруднительные для всех, а обязанностью и привилегией для знати было служение и перемещение верхом в различных условиях. Соответственно по сумме доводов можно признать за дорогой преобладающий перевес в сторону соборности по крайней мере до XX в.

<sup>2</sup>В этом смысле государство можно понимать и как производство и поддержание неравновесных функций, функций неравенства, поскольку совсем не обязательно они постулируют записанные в конституциях мифологемы. Вопрос конечно, сводится не только к извечной ухудшенности действительности по сравнению с моделью и номинализмом, но в том, является ли такая функция оптимальной в принципе и как она может быть перестроена, что собственно является отчасти темой настоящего раздела.

<sup>3</sup>Спустя некоторое время после написания этих строк я нашёл согласие с этими тезисами в лекциях Пьера Бурдьё. Так, государству приписывается по крайней мере основная функция – общественного сохранения или «сохранения условия накопления капитала», но выполняет оно их в каче-

стве некоторой «фикции» или «ортодоксии» [Бурдые, 2016, с. 55–56]. Но его подход состоит в поиске языка, который бы позволил проникнуть кажется как за пределы привычных представлений, так и сложившегося дискурса, языка. Видимо, одной из попыток обнаружить этот язык является исследование вопросов обмена, дара в условиях, где ещё не действует собственно режим государства и соответствующее производство коллективной веры он обнаруживает в особых символических обменах, которые были частью непрерывного творческого воссоздания отношений в архаичных обществах, а сегодня это может сохраняться в области чувственного, например в семейных отношениях. Из соответствующих лекций (особенно раздел «Постоянное воссоздание веры» и предшествующие примеры) мы видим, что обмены буквально производят общественную и семейную устойчивость благодаря неравновесности во времени и продолжающемуся обмену [Бурдые, 2019]. Здесь для нас важно отметить, что вопрос преемственности упирается в некоторые символические построения обнаруживаемые и понимаемые через веру как неопределённость и высшее благо, согласие. Это может казаться не связанным напрямую именно с путём, однако отметим здесь по крайней мере тот факт, что корни такого воссоздания должны уходить именно в привычку непрерывного перемещения, поскольку вера определяет и генеалогию пути как содержащую неопределённость и саму структуру взаимопомощи, когда помощь одних участни-

ков должна дополняться и замещать помощь других в разные моменты времени, причём само действие помощи напоминает дар, поскольку исходя из неопределённости пути она требуется в случайные моменты (то есть распределение вероятности независимо). Современная инфраструктура за своей функциональной однородностью опирается на то же распределение как коллективный фонд страхования, но ставший уже многоуровневым, в походе же как мы рассмотрим далее эта символическая возможность и необходимость жертвования проявляется непосредственно, что между тем создаёт одно из оснований экскурса.

<sup>4</sup>Здесь любой приверженец подхода качества должен сказать, что такое определение неправильно: нельзя сказать, что мы должны сделать что-то лучше или хуже без операциональных определений. Тем не менее, когда в кайдзен говорят о ежедневных улучшениях и сокращении потерь, то всем это понятно. Также относительно понятны цели снижения загрязнений, сохранения биоразнообразия и защиты интересов сообществ. Операциональных определений для соответствующих целей было дано достаточно в рамках различных концептуальных основ. Проблема скорее заключается в обеспечении многокритериального выбора, который в случае той или иной технизации сводит общественные науки к точным, но тем не менее не позволяет ответить на исходный вопрос, что мы понимаем под «лучшим».

<sup>5</sup>Правовые «тропы» можно понимать как содержание любых общественных отношений, в том числе оформляемых в виде текстов, договоров, связанное с выражением этики, справедливости и иных подобных элементов внешней онтологии. Например, любое содержимое, создаваемое через хозяйственное или культурное производство, одновременно содержит в себе отсылку к принадлежности «автору», «обществу» и соответствующие правовые подтексты. В этом смысле тропа похожа именно на то место леса, где осуществляется вторжение на эту природную ткань «произведения» со стороны общества: постепенно она становится инструментом наблюдения и регулирования, лёгкого доступа к управлению. И собственно любая тропа поэтому содержит правовой подтекст природоохраны и принадлежности этого участка. В доисторические времена это регулирование могло быть более строгим исходя из системы табу, но это не значит, что кодификация не способна противостоять «необязательности» своего исполнения. Табу как и моральный закон, местные правила сообществ сохраняются и могут противостоять основному правовому полю, но могут его поддерживать как тропы определяют целесообразность прокладки широких дорог.

## Глава 3. Обозначения бытия

Итак, сделаем пока шаг назад и возвращаясь к археологии троп физических, отметим, что как в общественных, так и в системных и инженерных областях трудовые и иные затраты, связанные с осознанной прокладкой дорог, предлагается описывать понятием капитала и взаимных проекций видов капитала при возникновении культурных и властных отношений по поводу данной системной или не слишком системной области общественного производства. С другой стороны, мы в общем смысле не можем сказать, имели ли такие вложения положительное системное, хозяйственное или производственное значение, поскольку дорога могла возникать спонтанно и поддерживаться ради некоторых общественных и государственных задач (а не хозяйственных). Мы можем обозначить эти вложения конечно как общественный и политический *капитал* и соответственно исходя из них попытаться определить общий запас капитала, как и соответствующие обязательства заинтересованных сторон (то есть всех начиная от путников и общества, государства, до пересечённого леса и озёрных рыб). Дополнив этот баланс измерением будущего состояния мы будем ограничены всё же некоторой областью, которая могла быть хорошо рассчитываема в иерархических общественных системах, дорожная сеть которых подчинена той же иерархии про-

тивопоставления средоточий и отдалений. И здесь мы заметим, как должно быть сложно совместить культурный и символический капитал с получившейся иерархией, особенно учитывая, что здесь и сейчас хозяйственный «габитус» будет стремиться к выходу за прагматически границы, если мы будем пытаться очерчивать эти границы. А точнее сочетание индивидуального коллективного будет переходить в коллективное непосредственно, можно сказать на уровне внутренней программируемости мозга, однако это движение будет дополнено и составляющей случайности, которая имеет место в мыслительном процессе как мы знаем [Курпатов, 2022]. Но при всей программируемости и сценарности жизни последовательное избегание дилеммы финализма и рационализма выведет нас на то с чего мы начинали – на слитность программируемости мыслительной и пространственной, которая кажется сохраняет обозначение «программируемости» лишь из страха необъятности открывающегося простора.

Особенности генеалогии по-видимому являются основной причиной возврата к иерархии как наиболее доступному и понятному пути, похожему скорее на железнодорожную сеть, чем разветвлённые улицы. Но жизнь через вокзалы и порты, пусть и наиболее близка понятию гиперсубъекта, но всё же является существенным нормативным искажением. Например, для словесных путей правовое поле является наиболее устойчивым, где запас капитала представляется скорее

через сопутствующую часть толкования, а не изменения и пересмотра самих норм [Бурдые, 2008]. Исторически это могло быть связано со структурой управления государствами, а сегодня сохраняется как традиция и удобство. Каждая транспортная система же функционирует по своим правилам: где-то это связано с формированием давления и переключателей как в трубопроводе, где-то переключения и согласования не так многочисленны (как на железной дороге, но где ограничения являются привносимыми случайностью через поломки и внешние воздействия), где-то управление происходит в трёхмерном пространстве со стороны внимательных наблюдателей (в авиасообщении), где-то почти все манёвры просчитаны заранее (как в современных космических полётах, где достижения инженерного подхода позволяют создавать почти немыслимые ранее системы, но это всё ещё не значит, что мы здесь приближаемся к биологической и культурной сложности). Получается, что сами системы перемещения и сообщений не предполагают универсального представления о роли всеобщего и частного, в отличие от некоторых общественных систем, таких как правовая и государственная. Физические системы показывают всё разнообразие доступных структур, на которые в общественном и культурном строительстве мы можем опираться. Текущее состояние того или иного «поля» и находящегося на нём предполагаемого средоточия предрасположенностей к действиям не значит, что это относится к свойству системы или пространства (в от-

личие от физических структур, для которых вполне понятен доступный набор предрасположенностей для закрытой сети рельс или же многомерности неба, где тем не менее по некоторым соображениям также сложилось довольно сохранныйское представление о планировании и прокладке маршрута, но видим о в силу имеющихся технических ограничений) таково и то, что правовое поле будет оставаться столь же устойчивым. Системное и хозяйственное поле по-видимому определяются в своей иерархии той мерой, в какой декреты и распоряжения заменяют естественный ход их организации, что не сводится к сосредоточению влияния у тех или иных групп действующих лиц. Изменчивость полей зависит от самой области существования: для физических пространств в одних местностях сам рельеф местности делает невозможным существенные отклонения, дороги империй прошлого же местами пережили уже несколько тысячелетий (как впрочем и некоторые юридические термины). Произведённые вложения как и пройденные дороги всё время и определяют историю и содержат её, но также обращаются к сакральности неувиденного.

Габитус поэтому можно представить символически через противоречие сочетания признанного, общественного богатства и нераскрытого природного богатства, что таким образом уже во вторую очередь определяет осуществляемые изменения, взятые обязательства и видение будущего, что можно представить следующим образом:

общественные  
богатства

---

+ незаинтере-  
природные богатства сованность

=

(мышление, ((видение  
поведение) будущего))

---

(габитус, ситуация) ((обязательства))

=

---

Левая часть показывает прагматическую дробь капитала в его генетической структуре, а также культурную установку незаинтересованности. Центральная дробь приравнивает ситуацию или момент настоящего в противопоставленности внешней онтологии сознания и внутренней онтологии причинности, принадлежности чему-то в рамках текущего момента, а может быть в противопоставленности *carpe diem*. Правая часть показывает баланс будущего как личное и коллективное соотнесение возможного к совершению с должным, как ограничением. Например, дорога прокладывается обычно через природу, поэтому она и образует обществен-

ное богатство (само пространство находится на стыке природного и общественного). Основное же общественное богатство дороги довольно иллюзорно, поскольку оно конечно связано со всеми местами, куда идёт дорожная сеть, но оно тем самым является абстрактным представлением, которое соответственно связано с правой дробью. Незаинтересованность или эстетика дороги – это само стремление к перемещению, прогулке которое не всегда связано с присвоением богатства (действительно, значительная часть путешествий рассматривается скорее отдых или культурный опыт, но культурный опыт возникает и из вполне деловых и любых повседневных поездок). Центральная дробь связана с процессом перемещения и философской связью человека как homo прямоходящего со всем путём человечества. Таким образом, если мы хотим представить капитал, то нам потребуется тройное представление которое к тому же выходит за рамки как классической экономической теории, так даже и за основной поток экологической экономики и нефинансовых описаний.

В сетевом же отношении всё что останется для самой видимой части дороги – это сумма составных частей, ни с кем и ни с чем не соотнесённых, потому что все как заинтересованы, так и не заинтересованы во всех (на дороге эта заинтересованность приобретает особую коллективную форму, например того, что благодаря массовому транспорту каждый может пользоваться им относительно недорого,

но есть и более философское измерение, которое становится более заметным по мере приближения к жилищу – к культуре – или наоборот по мере отдаления от него – к природе; и в этом смысле дорога как прагматическая нить становится нейтральным проводником). В противоположность иерархической расходящейся ветви дорог от города к деревне сетевая модель создаёт саму ячеистую или лучевую (звёздчатую) сеть пригородов, каждый из которых собственно пригородом может и не становиться. То есть пользуясь правовой аналогией, буква закона нейтральная для всех, как впрочем равнодоступна тропа или дорога, если она не идёт из города в деревню, а проложена между равнозначными деревнями и городами.

В хозяйственном поле же непосредственно эта идея представляется универсальным доступом к рынкам, равными условиями (но для хозяйственного капитала это равенство как раз могло подвергаться большему воздействию символического капитала, чем для транспортного или правового полей в силу самой коммерческой изобретательности с одной стороны и относительной затратности регулирования, хотя это зависит от особенностей общественных институтов и часть затрат может принимать на себя общество). Хозяйственная сфера действительно напоминает прагматическую сеть, которая существует, отображена как план на карте, но не обязательно проходится в силу культурных причин. Сеть не решает вопрос её применимости, как и дорога не подтал-

кивает к своему прохождению тем или иным образом: можно стараться сократить время, можно идти или ехать медленно, можно ехать ради самого процесса и погружаясь в прослушивание статьи или книги. Экономисты сказали бы, что эти участки перестают быть рациональными, а толпящиеся люди снижают эффективность передвижения, как и снижают ширину творческого фундамента. И правда, выстроенные в шеренгу или сгруппированные по принципам ТРИЗ могут ускорять общее перемещение, также как программируемые колонны транспорта позволяют экономить и топливо и время, увеличить пропускную способность. Но в этом ли стремлении к рациональному совершенству или даже справедливости мы обнаруживаем основополагающее свойство бытия дороги? Часто отключение от целеустремлённости случается само собой как чередование пути и остановок, физическое ли или индивидуальное перемещение – это действительно фундамент, на котором происходит переосмысление, которое может приводить к открытиям, но парадокс состоит в том, что ускорение видимое сама по себе невозможно и не означает ускорения творчества, скорость может быть любой, а свойственная габитусу данной местности скорость понимаемая как прагматика – это скорее проявление масштаба города, от которого отключение возможно в любой момент и на любой скорости, хотя для этого требуется всё больший объём внутренней предрасположенности, исторической связи как возможности оборвать в любой момент связь инфор-

мационную, как для наблюдения, так и для исключённости из поля.

В действительности мы не можем это *сказать* в смысле *сформулировать*, но ощущение справедливости и правильности пути обычно присутствует. Тот самый габитус поэтому можно наблюдать не в установленном положении, а во всей организации движения, как объединённом движении в разных направлениях, по разным дорогам. Габитус дороги на самом деле почти единственный габитус, который с одной стороны не связан с принадлежностью месту, а противопоставлен любому месту, но который ощущается сильнее всего в качестве самой принадлежности скорости, движению. И ощущая, чувствуя его, мы ощущаем не только всю первобытность вкуса жизни, помноженную или поделённую на функциональность, но и растворение в движении коллективном как в пространственном, так и во временном ключе (отсюда в нашем случае мы можем составить двойное равенство, не слишком отклоняясь я надеюсь от концепции габитуса Пьера Бурдьё).

Но что есть наше понимание или функция справедливости, если она не основано как на всеобщности дара, так и на его исчислимости, которая в своей возрастающей повторяемости может быть лежит в глубине хозяйственного дискурса современных «мыльных пузырей»? Пьер Бурдьё не считает исчезнувшим наследием архаических обществ во здействие той «логики» дара, которую он рассматривает в первых лек-

циях 1993 года [Бурдые, 2019, с. 366]. Эту длительность архаического поэтому можно рассматривать и как системное наложение, если оно опирается на некоторый культурологический анализ мифов и мифологем, ведь понятие дара опирается как на человеческую действенность «другого», так и на работу центров, осуществляющих субъективизацию природы и как следствие производства самого мифоса.

Впрочем если «дар» позволяет нам понять происхождение и возможно историю возникновения самих межплеменных дорог, то не стоит его переоценивать в эпоху распространения побудителей, где дорога скорее дарит набор рекламных символических посланий, листовок и всплывающих окон, чем что-то имеющее непосредственную связь природы и человека (само открытие этой связи способно вызывать короткое замыкание во всей усложнённом цивилизационном миропостроении). Тем не менее, дар как сопричастность и дар как выгода стали основой знаков рыночных мифологем и для продавцов поэтому могут представляться в качестве символического капитала. Для покупателей же природа и выгода остаются неочевидными, по крайней мере до недавнего времени, когда надежду на уравнивание стали возлагать на модели машинного обучения, способные наконец сопоставить все 10000 возможностей тарифа на подвижную связь и совместить их с поведенческими предпочтениями пользователя (по крайней мере это направление находится в разработке [The end of the rip-off economy, ]). С

другой стороны, не стоит недооценивать покупателей, часть из них уже давно пытаются обыграть продавцов, пользуясь предложениями и возможностями исходя из всех особенностей, выполняя в точности все условия, которые выглядели как ловушка и иллюзорное значение выгоды. В принципе эта топологическая противоположность играет ключевую роль в самой загадочной области экономики – ценообразовании, где твёрдые тарифы (такие как постоянная абонентская плата) противопоставлены гибким в поведенческом отношении, когда буквально 5% потребителей по твёрдым тарифам потребляют большую часть потока услуги (например, осуществляют передачу данных на наибольшей скорости почти всё время)[Долан, Саймон, 2005]. Интересно, что в этом смысле и платные дороги противопоставляются общественным ровно в этом же смысле: платные дороги фактически используются по гибким тарифам с разнице по времени суток и видам транспорта, тогда как для общественных дорог фактически установлен общий условно твёрдый тариф в виде взимаемых с объёма хозяйственной деятельности налогов (и лишь в меньшей степени – за объём двигателя, что учитывая проблемы взимания и неравенства оказывается почти что твёрдым тарифом). Проблематика дара встраивается и в государственную политику регулирования цен на топливо, а также и в стоимость проезда в общественном транспорте (где плата берётся обычно не за километры и количество остановок, а едина). Сами городские пространства и общественные

дороги можно считать даром современности, который противопоставлен дару природы как доисторическому, но который с учётом надвигающихся планетарных угроз мы должны переоткрыть.

Возвращаясь соотношению прошлого и настоящего, отметим, что этот переход можно определить как решение, которое тем не менее не следует понимать в психологическом смысле даже в сугубо хозяйственном и прагматическом измерениях: «экономическое решение – это решение не отдельного экономического агента, а коллектива, группы, семьи или предприятия, функционирующих на манер поля» [Бурдые, 2008, с. 132]. Интересное утверждение, если мы задумаемся над противоположностью дома и дороги: передвижение по дороге можно рассматривать как противоположность, отрицание дома, и одновременно это не самостоятельное решение, хотя сегодня оно может быть также противопоставлено между пользованием личным или общественным транспортом, приобретением личного транспорта, избеганием транспорта. Соответственно это может быть ещё менее экономическое решение. Стратегии принятия решений для дорог и перемещений также строго встроены в набор общественных стратегий воспроизводства и культурных норм, в которых удобство и скорость перемещения одновременно сочетаются с некоторым статусом перемещающегося. Вводимые привилегии и уровни различия особенно важны, поскольку в дороге приходится сталкиваться лицом к лицу

с другими, либо закрываться от них и ощущать своё *превосходство* (примечание 1) непрерывно. Тем не менее, именно здесь возможен наиболее непосредственный выход за пределы общественной структуры через формируемое пересечение историй, привычек и представлений об открытости перемещения по собственно общественным и природным пространствам. Но если в случае личного дома как собственности его принадлежность выглядит по крайней мере понятной в смысле принадлежности к хозяйственному полю (хотя в действительности его мы тоже должны отнести в большей части к природному полю), то поле дорог изначально предстаёт как общественное, на котором хозяйственные отношения должны означиваться во вторичной форме подобно тому как определяются тарифы для построенной по государственному заказу подземной железной дороги. И в самой противопоставленности монопольности и открытости дорог мы устанавливаем критерии обычно для общественных благ, коим обычно являются дороги. И здесь мы имеем дело со «стратегией воспроизводства», у которой изначально нет определённого субъекта, поскольку он должен был бы относиться как к местным сообществам, так и государственным органам. Дороги разных статусов формально закрепляются за той или иной инстанцией, но это закрепление противоречиво, однако согласование обычно осуществляется по иерархическому принципу – низлежащие участники получают право на «мнение» и участие в «слушаниях». Таким образом,

сообщества находятся в состоянии хронической гиперсубъектности, где в лучшем случае в роли субъекта выступает бюрократическая иллюзия в виде формализма или модели машинного обучения – большой государственный или площадочный гиперсубъект, который к тому же воспроизводит архетипы как «воскрешение» природного гиперсубъекта.

Понятно, что любая иерархичность в дорожной сети противоречит как её соотнесённости с природой, так и с самой сетевой задачей её существования, воспроизводства. Но если сравнивать дорожную сеть с государством, то она в своём стремлении к столице государства являет именно структурную устойчивость как общественную универсалию пути, одновременно приближающую и разоряющую провинцию, устанавливая иерархию и как ощущение и как принуждение и как благо. В эпоху осознания сопричастности и выхода за рамки иерархий тем не менее дороги сохраняют этот иерархический стержень, что это объясняется уже скорее не «иерархией», а системными эффектами притяжения городов в качестве многополевых средоточий, а также технической необходимости – как при прокладке соединительных кабелей по дну морей и океанов (но и она уже напоминает множество разбросанных ниток, чем иерархию). В случае же электросетей наоборот технической распределённость уже давно доказала своё преимущество, которая пока ещё не привела к преобразованию этой технической распределённости в хозяйственную распределённость множества производителей и

владельцев сетей. Воспроизводство же в свою очередь означает то, что сеть расположена над сетью природных дорог подобно тому как правовая сеть расположена ещё выше. Однако не везде дороги стали частью заботы муниципалитетов и местных сообществ, хотя в случае с садовыми товариществами это стало само собой разумеющимся коллективным действием, в котором даже могут принимать участие непосредственно все проживающие, что наверное восстанавливает принципы соборности, по которым поддерживались дороги тысячелетия назад (или же показывает то, насколько современное общество атомизировано и функционально готово передавать под вывеской заботы от природы функцию её уничтожения и замещения обезличенным организациям и группам предпринимателей).

С другой стороны, рассматривая путь, можно выявить непосредственное изменение, описать движение, что с позиции культурной инженерии намного полезнее для возведения интеллектуальной энергостанции(примечание 2), чем знание объёмов источников и существующих озёр и морей (как и текущих соотношений обладателей правового капитала, если система текстов становится доступной к общественному обсуждению как и если бы законы могли предлагаться в обход традиционного бюрократического института). Будущий «капитал» – это точка пересечения движущегося потока в его направленности вперёд и поэтому как тропа, так и путь в целом определяют как его сущность, так и размер,

хотя не всегда делают его достаточно определённым. Капитал поэтому представляет собой знак, которым обозначается некоторая область поля, либо материализованная, либо ещё скрытая в пересечении потоков, где у всех участников своё видение, а итоговое состояние неопределённо (но участникам по-отдельности или вместе кажется, что оно предрешено). Для хозяйственных полей эта составляющая играет роль спекулятивных расчётов и часто составляет не меньший объём ценности, чем связанная с имеющимся запасом. Для пути это имеет то же значение спекуляции о будущем маршруте или о планировании текущего (в первую очередь здесь используется особая структура, ставшая частью экономики и управления – концепция рисков и возможностей). Мы можем определить его как просто точку управления пути или условную границу, а в общем случае управляемый пропускатель или мембрану как противопоставленную введённым ограничениям внутренней онтологии (через отключённость), или определяющую её логику.

Это управление сегодня стало частью геополитической топологии [The new globalisation paradox, ], которая наследует происхождение топологии межплеменных союзов, для которых соединяющими линиями сети были дороги, по которым велась торговля и с другой стороны могла привлекаться военная помощь. Сегодня это получило обоснование в виде устойчивости на основе открытости, то есть готовности взаимодействовать с множеством других стран, исклю-

чая тем самым зависимость от одного источника (что теоретически должно снижать соответствующие риски отключения одного из источников или группы источников). Поэтому идеалом представляется конечно абстрактная сеть равновлиятельных государств, каждое из которых связано со всеми или по крайней мере со многими. Это конечно утопия как в силу сложившихся концептуальных разногласий так и по причине того, что подобное снижение рисков может приводить к невыгодности самого производства. Тем не менее, эти же принципы положены в основу распределённых сетей шифроденег (история которых впрочем восходит к первым деньгам, где именование позволяло передавать абстрактные предметы, что показывает насколько древня топология была одновременно изощённа, а с другой стороны сложно масштабируема, так что подходящие технологии появились спустя несколько *иерархических* тысячелетия), научных, культурных и спортивных и иных сообществ. Эти вопросы выйдут далеко за пределы наших текущих задач, поэтому отметим только, что именно **множество путей, выходов** определяет принцип устойчивости на основе разнообразия, который мы наблюдаем как в речевых, культурных, научных, так и в биологическом пространствах. В культурном пространстве соответствующие взаимодействия осуществляются в качестве обменов, при этом устанавливается порядок отключённости, при котором заимствования распространяются временами как в области некоторых явлений, так и на

уровне парадигм, концепций. В биологическом пространстве это множество механизмов, обеспечивающих устойчивость биосферы за счёт разнообразия видов и их сочетаний, каждый из которых занимает своё место на питательной цепочке (пути) – где собственно отношения в цепочке и определяются через разветвлённость и периодические исключения, а в долгосрочном смысле это изменение генетического разнообразия через периодические мутации, накапливаемые, либо отбрасываемые (исключаемые), что важно не само по себе, но определяет природный габитус как образ движения, пространственную биогео-нишу.

### Возникновение границ

Топологию сети путей, как наиболее универсальную форму, таким образом можно рассматривать как многоуровневое сочленение участков разной пропускной способности и разной доступной скорости перемещения, а также прогнозной скорости для разного времени и разных условий. Прогноз определяется наличием переключателей участков и доступностью возможностями отключения. Владельцы капитала могут считать свою власть точкой приложения рычага управлением поля, но в действительности им доступны только определённые возможности переключения и выводы могут приводить как к вероятностному, так и культурному распределению. «Капитал» таким образом представляет собой обычно возможность установления границы над природными, а затем производственными системами, хотя са-

мо по себе определение и процессы их установления скорее могут быть на стороне права и символизма. Собственно хозяйственный капитал может быть наиболее показательной областью, но сама эта область с отходом от принципов рациональности становится всё более размытой. Поэтому и определение всё чаще проходит через нечёткие различия. Тем не менее, до сегодняшнего времени для управления производством применяются исследования узких мест, пропускной способности, где поточное производство и обслуживание означает новый способ организации пути как когда-то его обозначали новые материалы. То, что учитывается на балансе и определяет в конечном итоге также финансовый капитал определяется установлением границ доступа, где ключевым переключателем выступает абстракция привлечённого финансирования, а отключением – сосредоточение на внутренних преимуществах и средствах. Для дорог же физических переключения обычно означают смену транспорта или способа перемещения, в качестве отключённости можно привести противопоставление дорог общедоступных и скрытых, местных, на которых как будто и организуются сами сообщества с их сакральным способом взаимодействия за невидимой границей. Но хотя мы стремимся наблюдать непосредственное движение, но важно при этом стремиться понять, как осуществляется управление и установление таких границ, что приобретает особое значение по мере усложнения самих путей и способов доступа.

В неолите планетарная среда имела немного разграничений, хотя уже тогда различные группы людей начали конкуренцию и установление границ. Однако такие границы были следствием скорее естественного характера путей перемещения за пределы сетей троп местных племён и кочевых маршрутов в отсутствие дорог по крайней мере до позднего палеолита, когда появляются признаки межплеменных культурных мест (например, найденные при раскопках в местах Гёбекли-Тепе и Чатал-Хююк) к которым, следовательно, прокладывались дороги. Возможность осуществления вложения и извлечения некоторой хозяйственной выгоды, как мы сегодня говорим, была обусловлена в сущности перестройкой природных путей, например, защитой полей и мест сбора, охоты от других животных и племён. Первые границы здесь означали слитность политического, общественного и природного (символического, сакрального) путей и соответственно *капитала(ов)* вследствие возможности установления на путях разграничений или просто знания о способах преодоления разграничений (в этом смысле потайная тропа могла иметь стратегическое значение какое сегодня приобрели широкие дороги). С позиции сегодняшнего дня мы рассуждаем о том, что эти пути выступали для намеренного получения преимуществ, однако собственно символический *капитал* в то время мог не иметь значения какой-либо «выгоды», поэтому любые отсылки к изначальным возможностям воздействия в качестве капитала столь же условны,

как попытка придать некоторую рациональность языческим обрядам. Однако все коллективные действия мы можем проследить из построения этих первых путей, которые были в нашем представлении иррациональными и некоммерческими, но тем не менее обеспечивали приращение знаний и культуры. Пути могли следовать за остатками ограниченных ресурсов, таких как пересыхающие водоёмы и в этом случае вместо разграничений для этого могли использоваться знаки в пустынях (см. <https://dzen.ru/a/aN0-vqNCZnqR2nlJ>). Но затем, когда города уже целенаправленно строились на реках (как продолжением пересечения сухопутных и речных путей), то пути самозамкнулись на ограниченных пространствах и уже внуригородские границы стали определять значение и важность каждой деятельности.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.