

АЛЕКСЕЙ ШЛЯКОВ / ALEKSEI SHLYAKOV
ORCID <https://orcid.org/0000-0002-4294-2704>
Tyumen Industrial University

АВТОНОМАДИЗМ ПОСТМОДЕРНА В РОССИЙСКИХ МЕГАПОЛИСАХ

Autonomadism of postmodern in Russian megacities

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: номадизм, постмодерн, номад, автомобиль, автономадизм, Дом, движение

KEYWORDS: nomadism, postmodern, nomad, car, autonomadism, house, movement

ABSTRACT: Nomadism in postmodern stands as a principle of diffusion, allocation of bodies on social plane, implying a disruption with any fixedness: with Homeland, Home, family, identity. This principle is based on the constant movement, changes of the body. The following strategy forms a special chronotopy: space is constructed rhysomically (astructurally, acentered with equality of all possible directions of movement), and time is read a cyclic present or as deployment of past-future (Chronos and Eon in the concept of G. Deleuze). With transition to postmodern not only a man became a carrier of nomadic features, but also the bodies of an objective world became nomadic. Miniaturization of objects, which is accompanied by their intellectual filling, allows them to not only dive in an act of movement, but also incite movement and form space for realization of their own movement. A car, which in modern performed the function of subjugation of space with speed, in postmodern changed its functionality to comfort, and seriously influenced the formation of the map of the city. In this article a phenomenon of autonomadism is explored (embodiment of nomadism as a social strategy of mobility) through automobilization of society. Theoretical basis of the study is nomadological project of Deleuze – Guattari and concept of paradigm of mobility J. Urry. Among indicators which allow to talk about autonomadism are chronotopical metamorphosis in the reading of ambient landscape of motorists and the loss of identity, which led to the occurrence of a hybrid “driver – car”. The following study showed that in postmodern Russian cities – metropolis a quiescence is seen as deviation and is socially excluded, spaces of quiet are colonized by cars, sedentary places are exiled from the city or demand high economical expenses, which makes the settled way of life unprofitable.

1. Введение

Вступление западноевропейской цивилизации в парадигму постмодерна привело к фундаментальным изменениям в социальной действительности. Сегодня социальная реальность утрачивает свою прежнюю структурность,

центрированность, детерминированность. От состояния «текучести» позднего модерна, как его описывал З. Бауман (2008), общество переходит к состоянию газообразного хаоса (см. Делёз 2010, 123), в котором тотальные изменения становятся единственной константой. Такое состояние Ж. Делёз назвал стратегией номадизма. Эта стратегия направлена на уклонение субъекта от любых привязанностей: к родине, к семье, к дому, и заключается в постоянном скольжении по поверхности ландшафтов и смыслов. Вступление в новую парадигму постмодерна превращает не только человека в номада, но и предметы становятся номадическими, о чем писал Ж. Атали (1993, 63; см. также: Секацкий 2000).

Несмотря на то, что современная западноевропейская наука обозначает «истощение постмодерна», основные презумпции такого состояния культуры: радикальный плюрализм, а-центрированность, а-структурность пространства, нелинейность времени, отвержение детерминизма, снятие оппозиции противоположностей активно манифестируются в современной России, в городах-мегаполисах.

Опираясь на номадологию Делёза, мы полагаем, что номадизм заключается не в перемещении объекта или субъекта, а в переживание «скорости и интенсивности» (Делёз 2010, 819), в способности вступать в гибридные ризомные сборки и в особых способах прочтения пространства и времени. Номадизм возможен не только в ландшафтно-территориальном пространстве, но и в социальном, и в духовном. Творческий научный поиск, ментальные путешествия при своей телесной неподвижности номадны, о чем писал Делёз. Метафизически, по мнению Р. Генона, разделение культур на оседлую и кочевую, берет свое начало от Каина и Авеля. Каин, будучи земледельцем, убил брата Авеля (скотовода) и был обречен на вечные скитания, приняв «мечь Авеля» (Генон 2008, 571). Поэтому город, а Каина принято считать основателем первого города, будучи местом оседлого существования, принял на себя номадические импульсы Каинова скитания и в истории человечества выступал и местом притяжения номадов-завоевателей, и узлом пересечения номадических маршрутов, и полем порождения номадических субкультур.

В новом изменяющемся социальном пространстве города, особое внимание заслуживает появление такого феномена, как автономадизм. Несмотря на то, что в западноевропейских странах в настоящее время происходит переосмысление роли и места автомобиля, в России четко обозначается процесс растущей автомобилизации. По данным аналитического агентства «Автостат» в 2016 г. среднее по стране количество автомобилей на 1000 человек составило 285, для Москвы и Тюмени эта цифра составляет 360 (<https://www.autostat.ru/press-releases/27115>). Конечно эта цифра ниже, чем в США или развитых странах Европы, но она с каждым годом увеличивается. Даже побег из шумного мегаполиса на природу становится возможен

при наличии автомобиля, поэтому автомобиль воспринимается как путь к свободе. Процесс автомобилизации требует изменения и городского пространства, поэтому в ряде городов России (Москва, Тюмень, Саратов) получают развитие проекты «безостановочного движения». Безостановочное движение становится «главным трендом» проектирования дорог в крупных российских городах по заявлению председателя правления «Автодора» С. Кельбаха (<https://www.kommersant.ru/doc/3014989>). Подобные развязки и дороги отнюдь не способствуют достижению цели движения (скорейшему попаданию в пункт назначения), а лишь обеспечивают его бесперебойность, превращая само движение – в цель, а субъекта движения в номада.

Проблемы, связанные с изменением статуса и функций автомобиля исследовались отечественными и зарубежными учеными. Он выступал как предмет статусной дифференциации в исследованиях З. Баумана, П. Бурдьё, как объект, побуждающий к преобразению города и повседневности граждан в работах Дж. Джекла и К. Скула. Автомобиль выступает ключевой фигурой в социологии автомобильности Дж. Урри (2000) и Н. Трифта (2002), в отечественной науке влияние автомобиля на изменение образа жизни человека исследовал Р. Кононенко (2010). В статье мы будем рассматривать автомобилизацию (в частном владении), как процесс погружения в номадический образ жизни (номадизм), кочевничество, при котором формируется особая хронотопика: пространство становится ризомным, а время ограничивается цикличным настоящим.

2. Хронотопика автономизма

Номадизм – это принцип распределения, рассеивания по гладкой поверхности, ориентированный на отказ от любой закрепленности, укорененности, идентичности. Современный российский город – мегаполис, несмотря на то, что представляет собой рифленое пространство оседлости, пригодное для расчерчивания, все больше напоминает гладкое пространство номада. Город состоит из каналов (канализационных, телекоммуникационных, транспортных) и узлов, в которых субъект лишается самости, идентичности и гарантии неподвижности. Узлами выступают топосы подземных переходов, спусков в метро, вокзалы, порты. В таком топосе возникает возможность (а зачастую и необходимость) сборки гибридных соединений, ризом. Гладкое пространство можно эксплуатировать только непрерывно перемещаясь по нему, двигаясь от точки к точке, не пропуская ни одной, причем точки, составляющие маршрут принадлежат самому маршруту. Это предполагает номадическое существование. Кочуют люди, кочуют предметы, кочуют

и сами города, постоянно расширяясь в различных направлениях, поглощая новые территории, присоединяя их к ризоме каналов, путей и дорог. Как пишет Делёз: «Город – коррелят дороги. Он существует лишь в зависимости от циркуляции и циклов» (Делёз 2010, 732). Он создается движением и создает движение, представляя собой канал «вход – выход». Что-то должно в него входить и что-то покидает его, город детерриторизуется. Делёз называет это феноменом трансконсистенции, город становится сетью, связанной с другими городами и, представляет собой порог детерриторизации, «ибо нужно, чтобы какой-либо материал был детерриторизован, дабы войти в сеть, подчиниться поляризации, следовать за циклом городского и дорожного перекодирования» (Делёз 2010, 732).

Традиционное кочевание пешее, на лошадях, верблюдах, собаках сменялось кочеванием на автомобиле (скорее даже не «на», а «с автомобилем»). Использование автомобиля подразумевает движение, создающее «сидячее общество» (Урри 2012, 252). Делёз цитируя А. Тойнби, пишет, что кочевник – номад «это скорее тот, кто не движется» (Делёз 2010, 641). Водитель автомобиля подобно бедуину сидит, покачиваясь в такт движению. Таким образом, мы видим тождество характеристик номадов и автолюбителей. Номад считает неограниченность передвижения своим правом и если пространство не подчинено свободе движения, то оно обесмысливается.

Гладкое пространство города подразумевает создание ризом, одной из которых выступает человек – автомобиль. Экзистенциал этого гибрида коррелирует с переживанием кочевого воина – лучника, описанного Делёзом:

Когда стрелок должен попасть в цель, которая собственно говоря, уже и не цель, а он сам; когда стрела летит по прямой линии, создавая тем самым свою мишень; и когда поверхность мишени – это и прямая линия полета, и точка попадания, а стрелок и тот, кто стреляет, и то, во что выпущена стрела (Делёз 2011, 192).

Водитель пребывает в ожидании события, погружаясь в чистое событие, независимое от хронологического осуществления. Он и маршрут, и цель, и новое, обретенное в движении тело, в котором руль есть продолжение рук, педали – продолжение ног и само гибридное образование есть продолжение маршрута, принадлежащее ему. Ризомны не только материальные составляющие (тело водителя – тело автомобиля), но и воля водителя вступает в симбиотические связи с волей автомобиля, подчиняясь ей, подчиняя её. Такая ризома не является ни водителем, ни автомобилем. Водитель обретает стальную кожу, царапины на которой воспринимает трагичнее, болезненнее, чем раны на собственном теле. Новое гибридное тело способно комбинироваться со множеством других материальных объектов впуская их в себя (домашние животные, дети, девушки, семья, друзья), предлагая им иллюзорное всемогущество и неуязвимость.

Процесс перехода к автономизму, то есть кочеванию на автомобиле, можно проследить, обратившись к типологии проживания дороги, предложенной Урри (2000, 253). Урри выделяет четыре режима проживания дороги. Первый характерен для начала XX в. и именуется «оживление грунтовой дороги», так как в это период еще не было разделения между машиной, дорогой и средой. Второй – «оживление мощеной дороги», при котором шофер продолжает оставаться частью среды, еще не обособлен от передаваемых дорогой раздражителей, но уже способен совершать не только целевые поездки, но и движение ради удовольствия. Третья стадия – «оживление автомобиля», когда автомобиль начинает симулировать комфорт Дома, при котором в момент поездки водитель не переживает неудобства дороги и агрессию среды. И четвертая – «оживление умного автомобиля», когда осуществляется гибридизация водителя и машины, когда происходит стирание граней между внешним и внутренним. В этом режиме машина рассматривается как собственный кокон, оболочка, а ландшафт напоминает экранное телеизображение, сопровождаемое звуками радио или аудиоплеера.

В подобном ризомном гибриде иначе воспринимается и временное течение. Поле для его восприятия становится модель поверхности. Время редуцируется к эффектам темпоральности теряя возможность отсыла в прошлое и будущее. Отсутствует глубина прошлого, ничего не таится в будущем, все открыто для использования на поверхности. Движение на автомобиле позволяет отказаться от идеи глубины и признать самодостаточность поверхности времени, сиюминутности, времени «здесь–и–сейчас». Наряду с этим исчезает потребность в агенте синхронизации. Отсутствие в системе координат автономии начальной точки отсчета и конечной точки прибытия позволяет ему пребывать во времени Хроносе, бесконечно разворачивающемся настоящем, которое наделяется симулятивным потенциалом Кайроса (счастливого случая). Уходящее время заменилось не стремлением к вечности (как это было в модерне), а всеприсутствием, так как направление движения автономии многовариантно и может изменяться в любой точке времени и пространства. В автономизме обретается иллюзия владения временем. Это происходит в результате его поглощения путем поддержания культа скорости. В автономизме упраздняется жесткое время графиков и расписаний (сложившееся в эпоху железных дорог), индивидуальное время одного человека может теперь отличаться от времени другого. Происходит обращение к индивидуальному расписанию, которое конструируется из различных фрагментов времени, комбинирует мгновения. Личное мгновенное время побеждает официальное «часовое».

3. Автомобиль – номадизм – автономадизм

Человек постмодерна не может без движения, попытка уклониться от постоянно растущих мобильностей воспринимается как девиация, сопротивление прогрессу и подвергается осуждению и даже социальной эксклюзии. В таких условиях даже такой устойчивый концепт как Дом, тоже погружается в движение. Отныне Дом это не точка начала и конца Пути, а подвижное место, куда приходят сообщения извне. Сегодня таким топосом является автомобиль. Традиционный номад двигался вместе с Домом, перенося (перевозя) его с собой, номад постмодерна позволяет Дому перевозить свое тело, срастаясь с ним воспринимая автомобиль как расширение своего тела. В автомобиле человек модерна и постмодерна исполняют практически все домашние повседневные практики: употребление пищи, досуг, сон, сексуальные отношения, просмотр фильмов... В последнее время нередко можно услышать в российских новостях о появлении ребенка на свет в автомобиле, который стоял в пробке. В автомобильной индустрии все больше появляется Домов на колесах (трейлер), но даже в традиционном исполнении автомобиль захватывает функции Дома.

В процессе перехода от парадигмы модерна к постмодерну автомобилизация общества создавала множественные смыслы статусных дифференциаций идентичности. Автомобиль породил новые связи, основанные на символических кодах свободы и власти. Абсолютизация свободы, как главной ценности постмодерна воплощается в номадизме не только через свободу передвижения, но и в финансовой независимости, в разрыве с любой закрепленностью. Машина демонстрирует не только финансовый достаток (сегодня автомобиль доступен самым широким слоям населения), но выступает средством национальной идентичности (поклонники отечественных российских автомобилей, европейских, ретро). Приобретение автомобиля связано не только с финансовыми затратами, но и с затратами времени, которые распределяются по новому руслу, формируя новые стили жизни, что дифференцирует группы с одинаковыми доходами. Автомобиль, становясь «объектом-желанием» формирует дискурсивное поле, в котором визуальные и вербальные коды создают из него его элемент воображаемой системы власти, сексуальности и скорости. Сегодня в России автомобиль включен в картину мироздания потребителя символического и обретает собственную биографию (Кононенко 2008, 210), и номадические свойства, становясь номадическим предметом. Аттали так пишет о номадических предметах:

Все эти изделия в значительной степени ослабят эффективность институтов, профессиональных навыков, различных проявлений бюрократизма, так как

предоставят индивидууму чрезвычайно высокую степень личной свободы, мобильности, автономности, всю необходимую информацию и энергию. Они смогут удовлетворить растущие требования потребителей, связанные с более надежным контролем за собственной жизнью, дадут им возможность с помощью определенных технологий оторваться от своего насиженного рабочего места (Аттали 1993, 12).

Автомобиль может кочевать от владельца к владельцу, приобретать новую жизнь, новый стиль движения, быть наследованным и подаренным. Он изменил образ жизни и потребительские ожидания субъекта постмодерна став неперенным объектом социализации, что позволяет говорить о феномене автономадизма, явлении при котором сам автомобиль является носителем номадных (кочевых) свойств, и выступает мотивом преобразования социального пространства в ризомное поле кочевания.

Автомобили требуют новых дорог, развязок, чтобы воплотить свободу перемещения. При этом в мегаполисах всегда существует проблема парковочных мест (статуарные места покоя), что свидетельствует о выталкивании оседлости из нового мира постмодерна. В российском мегаполисе можно двигаться, проблемно замедляться и нельзя стоять на месте. За возможность оставаться в покое, остановиться приходится платить, что делает оседлое существование экономически невыгодным, убыточным. Ущербное положение в пространстве города мегаполиса занимает пешеход, который должен соблюдать правила дорожного движения. Кодифицированная нормированность движения свидетельствует о его полезности, общезначимости, общепризнанности, это естественно в рамках номадической концепции. Однако, в мире постсовременного города не существует правил, регламентирующих состояние покоя, так как оседлость в постмодерне не является приоритетной формой существования. Пространства современного города – мегаполиса создаются для роста автономадизма, дискредитации других форм движения (ходьба, прогулка) и вытеснения всех форм оседлостей за его пределы. (Фрэнд 1983, 260). Автомобили колонизируют у оседлости пространства парков, пустырей, рекреационных зон. У большинства домов в российских мегаполисах дворы превращены (и законно, и незаконно) в автостоянки. Топосы, подразумевающие пребывание в состоянии покоя (некоторые больничные центры, исправительные учреждения, кладбища) становятся табуированными и выталкиваются за пределы города. Кладбище, как место окончательной оседлости, в истории человечества меняло свое местоположение. Модерн изгнал смерть из Дома, постмодерн выталкивает смерть за границу города, создавая резервации, посещение которых тщательно регламентированы, писал Ж. Бодрийяр (2000, 132).

Доступность автомобиля в западноевропейском мире позволило ему полностью заменить Дом. Массовое переселение в США после второй мировой

войны изменило картографию Городов: место проживания мигрантов находилось на значительном удалении от места работы, что сделало их зависимыми от автомобиля и привело к появлению «синдрома расползания», детерриторизации Дома. Программа дорожного строительства, предназначенная для решения этой проблемы, позволило сделать дороги комфортными, проезд по ним незаметным, что исключило из движения акт проживания Дороги и погрузиться в обживание автомобиля. В провинциальных городах, селах автомобиль продолжает быть лишь средством передвижения, инструментом вынужденного преодоления расстояний. Он обособлен и от Дома, и от человека, и дорожная инфраструктура этих пространств оставляет желать лучшего.

В XIX в. развитие железных дорог повлияло на формирование нового зрения, которое стало называться мобильным. Внешний мир являлся субъекту через окно вагона в виде мелькающих обрамленных образов, а не фиксированных мест, в которых можно остановиться. Появление автомобиля закрепило восприятие через «беглый взгляд». Постижение ландшафта через окно автомобиля позволило проявляться материальности города. В архитектуру города стали вноситься изменения, которые позволяют автонамаду любоваться приятными видами, и сделать красивый снимок прямо с парковки, а природный ландшафт стали превращать в то, что можно оценить лишь визуально, создав связь между скоростью движения и красотой (чем выше скорость, тем прекрасней вид). Физическая материальность перемещения создает прерывистые фрагменты физического приближения, позволяя переживать включенность своего тела в городской ландшафт.

Автомобиль, позволяя с комфортом находиться в агрессивной среде, принял на себя функции Дома. Гибридная система «водитель – машина» изменяет и субъективные переживания человека: он склонен чувствовать в движении свое всемогущество, не связанное с его профессионализмом и мастерством, а также впадать в уныние или агрессию от замедления движения (пробки), которое воспринимается как принудительный перевод на оседлость. Движение на автомобиле вселяет надежду и воспринимается как поиск новых возможностей, а дорога делаетномада свободным, позволяет выбирать направление. Дороги, транспортные развязки, кольцевые представляют собой точки автомобильного коммуницирования, в которых любая замедленность, а тем более остановка, является невозможной. Т. Адорно (1974, 40) писал, что хотя бы раз каждого водителя посещал соблазн смести всех этих медлительных детей, велосипедистов, стариков.

4. Выводы

Взрывной рост автомобильных систем в российских мегаполисах серьезно повлиял на существование пешеходных дорожек и общественного транспорта, которые являлись олицетворением Пути оседлых граждан, так как имели своей целью соединение начала и конца маршрута. Расписание транспорта жестко привязывало граждан к своей режимности, автономизм предоставляет свободу собственного расписания, изменяя стремление к скорости к получению комфорта. Автомобиль формирует под себя распространение ризомного разветвления дорог, сопровождающегося захватом пространств оседлого существования. Автомобиль в России создает широкую сеть взаимосвязей, инициирует строительство заправок, СТО, кемпингов, ремонтных мастерских. Само городское планирование и архитектура призвано обеспечивать бесперебойное движение автомобиля, автономизм. Автомобиль дает возможность осуществить движение в любое время в любом направлении, без билетов, разрешений. Его независимость изменила пространство-время, упразднив границы Дома и работы. Автомобиль создает иллюзию владения фрагментарным временем, затрачиваемым на преодоления расстояний, возникновение которых вызвано самим автомобилем. Автомобиль подменил собой Дом, нахождение в нем создает симуляцию безопасности и люди готовы идти на многие лишения, чтобы только оказаться в салоне собственного автомобиля. Внедрение новых технологий в тело автомобиля, позволяет получить от него все те услуги, которые ранее оказывал Дом, что лишает необходимости производить привязку к конкретному месту, и позволяет создать из автомобиля сетевую систему (ризому), что приводит к победе автономизма над оседлостью, постмодерна над Традицией.

Библиография

- ADORNO, T. (1974), *Minima Moralia: Reflections on a Damaged Life*. London.
- АТТАЛИ, Ж. (1993), *На пороге нового тысячелетия*. Москва. [Аттали, Ж. (1993), *На пороге нового тысячелетия*. Москва.]
- БАУМАН, З. (2008), *Tekuchaya sovremennost'*. Sankt-Peterburg. [Бауман, З. (2008), *Текущая современность*. Санкт-Петербург.]
- БАУДРИЛЛАРД, Ж. (2000), *Simvolicheskiy obmen i smert'*. Moskva. [Бодрийяр, Ж. (2000), *Символический обмен и смерть*. Москва.]
- БУРДЕАУ, П. (2005), *Sotsiologiya sotsial'nogo prostranstva*. Moskva. [Бурдьё, П. (2005), *Социология социального пространства*. Москва.]
- ГЕНОН, Р. (2008), *Krizis sovremennogo mira*. Moskva. [Генон, Р. (2008), *Кризис современного мира*. Москва.]
- ДЕЛЁЗ, Ж./ГВАТТАРИ, Ф. (2010), *Tsyachya plato: Kapitalizm i shizofreniya*. Moskva. [Делёз, Ж./Гваттари, Ф. (2010), *Тысяча плато: Капитализм и шизофрения*. Москва.]
- ДЕЛЁЗ, Ж. (2011), *Logika smysla*. Moskva. [Делёз, Ж. (2011), *Логика смысла*. Москва.]

FREUND, J (1983), *Sociologie du konflikt*. Paris.

JAKLE, J. A./SCULLE, K. A. (1999), *Fast Food: Roadside Restaurants in the Automobile Age*. Baltimore.

KONONENKO, R. (2008), *Avtomobil' v kul'ture povsednevnosti*. V: *Zhurnal sotsiologii i sotsial'noy antropologii*. XI/1, 207–211. [Кононенко, Р. (2008), *Автомобиль в культуре повседневности*. В: *Журнал социологии и социальной антропологии*. XI/1, 207–211.]

SEKATSKIY, A. K. (2000), *Tri shaga v storonu*. Sankt-Peterburg. [Секацкий, А. К. (2000), *Три шага в сторону*. Санкт-Петербург.]

THRIFT, N. (2002), *Cities: Reimagining the Urban*. New York.

URRY, J. (2012), *Mobilnosti*. Moskva. [Урри, Дж. (2012), *Мобильности*. Москва.]