

ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 39

DOI: 10.33876/2311-0546/2022-3/221-232

Научная статья

© М. С. Михалев

(АН)ТРОПОЛОГИЯ ФРОНТИРА: ДОРОГИ И ТРОПЫ В СУДЬБАХ ПРИАМУРСКИХ ЭВЕНКОВ

На основе сравнения современных судеб двух небольших эвенкийских поселений в Хабаровском крае и в Амурской области обосновывается тезис о том, что сохранность культуры коренного малочисленного народа во многом зависит от того, насколько хорошо ему удастся сберечь свою собственную систему координат. Показывается, что в то время как тропы обладают способностью сохранять историческую память народа и тем самым препятствуют его ассимиляции, современные магистральные дороги и другие объекты крупной транспортной инфраструктуры ускоряют эрозию национальной культуры, являясь причиной потери связи народа со средой своего обитания, и, в конечном итоге, его гибели. Утверждается, что в то время как с точки зрения экономики и государственного управления дороги видятся «неизбежным благом», антропологи должны уделить особое внимание изучению троп и вопросам их сохранности. В этой связи в статье вводится понятие и обосновывается актуальность появления (ан)-тропологии как отдельной субдисциплины, изучающей роль троп и других объектов «народной инфраструктуры» в жизни коренных малочисленных народов.

Ключевые слова: эвенки, тропы, инфраструктура, фронтальные регионы, ассимиляция

Ссылка при цитировании: Михалев М. С. (Ан)тропология фронта: дороги и тропы в судьбах приамурских эвенков // Вестник антропологии, 2022. № 3. С. 221–232.

Михалев Максим Сергеевич — д. и. н., профессор Учебно-научного центра социальной антропологии, Российский Государственный Гуманитарный Университет (125047 Москва, Мусская пл., д. 6, ст. 1). Эл. почта: maxmikhalev@yahoo.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5695-6915>

* Статья подготовлена при поддержке гранта РФФИ № 21–18–00495 «На фронтире культур: от индивидуальных биографий к историческим судьбам этнических сообществ (эвенки Сибири и коренные австралийцы в условиях модернизации)».

UDC 39

DOI: 10.33876/2311-0546/2022-3/221-232

Original Article

© Maxim S. Mikhalev

FRONTIER ANTRAILPOLOGY: ON THE TRAILS AND ROADS IN THE LIVES OF AMUR EVENKS

Based on a comparison of the two Evenk settlements in Russia's Khabarovsk Krai and Amurskaya Oblast, this paper argues that preservation of traditional culture by an ethnic minority group depends on how well it preserves its own systems of axes. It shows also that while trails that are capable of keeping national heritage alive and preventing minorities from assimilation, modern highways cause traditional culture to decline as they destroy their ties with the environment that may eventually lead to its extinction. It states that while both economists and governmental agencies view road construction as an "inevitable good", anthropologists shall pay attention to the study of trails as repositories of traditional culture and to their preservation. To achieve this goal, this paper suggests developing Antrailpology as a subdiscipline within social anthropology that would elaborate on the role of trails and other "folk infrastructure" in the life of minority ethnic groups.

Keywords: *Evenk, trails, infrastructure, frontiers, assimilation.*

Author Info: **Mikhalev, Maxim S.** — Doctor of History, Full Professor, Russian State University for the Humanities (125047 House 6. b.1, Miusskaya sq., Moscow, Russia). E-mail: maxmikhalev@yahoo.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5695-6915>

For citation: Mikhalev, M. S. 2022. Frontier Antrailpology: on the Trails and Roads in the Lives of Amur Evenks. *Herald of Anthropology (Vestnik Antropologii)*. 3: 221–232.

Funding: The research was carried out within the framework of the Russian Foundation for Basic Research. Project No. 21–18–00495.

Дороги: неочевидное благодеяние

Необходимость экономического и социального развития и постепенной интеграции в общее социальное пространство страны отдаленных, фронтальных территорий, населенных коренными малочисленными народами Сибири и Дальнего Востока, не вызывает возражений. Требуется, однако, кардинальное переосмысление тональности дискуссии, которая сопровождает подобную интеграцию, а также большинство реализуемых на ее основе сценариев. В частности, это касается темпов строительства, а также масштаба и характера возводимой в фронтальных районах транспортной инфраструктуры, которая сейчас, как правило, подается лишь как неизбежное благо, а иногда и вовсе сакрализуется как императив национального развития (Осипов, Карпова, Некрасов 2019: 241). В то же самое время негативные последствия включения отдаленных регионов в общенациональную транспортную сеть для коренного населения этих регионов, как правило, не учитываются, а суще-

ствование там традиционных, локальных путей сообщения, интегрированных в природное окружение, игнорируется.

В какой-то степени, этот перекоп вызван тем, что в отношении собственных окраин, а также населяющих их коренных малочисленных народов государство как правило выступает с позиций патернализма, лишь изредка прислушиваясь к аргументам тех, кому, как оно считает, оно способно и, как при этом имплицитно подразумевается, призвано обеспечить достойную жизнь. Так происходит даже в том случае, когда представление властей о достойной жизни не совпадает с тем, что в этот термин вкладывают сами люди, о которых они проявляют заботу. В результате, именно государство выступает единственным легитимным инициатором процессов экономического и социального развития территорий проживания коренных малочисленных народов, самостоятельно определяя направления, планы, методы и конечные цели этого развития. Касается это, в том числе, и вопросов развития транспортной инфраструктуры.

Подразумевается, что так происходит потому, что государство фактически берет на себя все связанные с развитием региона финансовые и организационные издержки, а потому вправе решать, как именно должны выглядеть его планы. Однако стоит отметить, что в реальности истинным драйвером большинства проектов, в том числе и тех, что связаны с созданием магистральной транспортной инфраструктуры, можно считать желание крупных промышленно-финансовых групп облегчить себе доступ к природным ресурсам транспортно отдаленных регионов. При этом данный, чисто утилитарный интерес действительно довольно часто совпадает с желанием властей обеспечить более плотный контроль над населением беспокойных и нестабильных фронтальных районов. Несмотря на подобную, довольно очевидную собственную заинтересованность в транспортном развитии отдаленных регионов правительства и находящихся в тесной связи с ним коммерческих структур, в публичном поле до сих пор главенствует «нарратив благодеяния». Власти, другими словами, пытаются убедить жителей фронтальных регионов в том, что улучшение транспортной доступности их региона необходимо для их же собственного блага, а государство, тесно связанные с ним финансовые и банковские структуры, а также многочисленные подрядчики лишь оказывают им неоценимую услугу, обеспечивая это самое улучшение на практике.

В том, что это далеко не так, легко убедиться, проанализировав инвестиционные планы самих подрядчиков и кредитующих их структур (KPMG 2017), а также планы развития большинства отдаленных территорий. По своей сути, они являются формализованными дорожными картами усиления эксплуатации их природных и трудовых ресурсов после того, как туда, наконец, придет транспортная инфраструктура нового поколения и заместит собой традиционные пути сообщения. Следует отметить, что подобная двусмысленность редко остается незамеченной самими местными жителями, в том числе и представителями коренных малочисленных народов, проживающими в фронтальных зонах. Как показывают полевые исследования, большинство граждан в таких удаленных и труднодоступных районах, как, к примеру, Республика Тува или практически отрезанный от остального мира Тугур-Чумиканский район Хабаровского края, относится к планам улучшения транспортной доступности своих регионов подчеркнуто негативно (ПМА 2020; ПМА 2021). Во многом интуитивно они понимают, что негативные последствия от замены хорошо знакомых и про-

ложенных им самими зимников и лесных троп на всепогодные асфальтовые трассы и железные дороги могут значительно перевесить рост материального благополучия, которые оно принесет с собой.

Вместе с тем, четкого и оформленного понимания того, почему именно строительство магистральной транспортной инфраструктуры может принести больше вреда, чем пользы, и чем именно ее совершенствование может обернуться для них в долгосрочной перспективе, у жителей удаленных регионов все-таки не отмечается. Опасность модернизации они, скорее, чувствуют, чем осознают. В этой связи, история эвенков Верхнебуреинского района Хабаровского края, оказавшихся в зоне строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, может оказаться и поучительной, и предостерегающей.

Жизнь и смерть эвенкийского поселка

Еще в 1928 г., в ходе кампании по переходу на оседлость, на территории Верхнебуреинского туземного района народа эвенков (тунгусов) Хабаровского края было образовано национальное село Могды, на базе которого в дальнейшем стал работать оленеводческий колхоз «Негу Геван». Его работниками стали перешедшие, по настоятельной рекомендации государства, на оседлый образ жизни эвенки. Им было позволено продолжить заниматься традиционными промыслами, включая охоту и оленеводство, но происходило это теперь уже в рамках плановой социалистической экономики (Михалев 2018: 255). Тогда казалось, что коренным жителям этих мест, в какой-то мере, повезло. Лесные кочевники, скитавшиеся по приамурской тайге в поисках пропитания, благодаря хорошо спланированному и щедро профинансированному государством переходу на оседлость оказались обеспеченными всем необходимым для жизни. В с. Могды открылась пекарня, заработали почта-телеграф, клуб, столовая, баня, магазин, действовал свой фельдшерско-акушерский пункт. Дети эвенков получили возможность пойти в школу и получить там начальное образование.

Однако спустя некоторое время оказалось, что навязанный извне переход на оседлость и неизбежная в связи с этим утеря навыков самостоятельной жизни в тайге означали для эвенков также и попадание в подчинение государству. «Коренные народы были поставлены в полную зависимость от государственных органов в сфере оленеводства, охоты, рыболовства. В то же время они не получили права заметно влиять на проекты промышленного развития территорий своего обитания для того, чтобы эти проекты отвечали интересам их национального развития» (Пикалов, Асеев 2013: 266). В результате, когда Могдинский сельский совет, попавший в зону строительства будущей Байкало-Амурской Магистрали, был постановлением Хабаровского крайисполкома № 16 от 11 января 1967 г. упразднен, отстоять свою новую жизнь в уютных деревянных избах оседлые эвенки уже не смогли. Вернуться же к прошлой, свободной жизни в тайге они не захотели. В результате, бывших свободных кочевников собрали всех вместе и вывезли вертолетами в расположенный на значительном расстоянии от Могды поселок Шахтинский. Само же национальное поселение *оседлых кочевников* после этого навсегда прекратило свое существование (Афанасьева 2017: 7).

Казалось, что их судьба может, несмотря на это, все же оказаться счастливой благодаря соседству Шахтинского с территориями опережающего промышленного развития и с его относительно благоприятным транспортным положением. Предполагалось, что близость железной дороги, а также наличие неподалеку крупного молибденового рудника и самого значительного в регионе каменноугольного бассейна вкупе с традиционными для этих краев золотыми приисками будет способствовать экономическому развитию эвенкийского поселка. В советское время Шахтинский и вправду не бедствовал. Здесь функционировал зверопромхоз, работали учреждения культуры и быта, а эвенки в течение некоторого времени также занимались традиционными промыслами и содержали значительное поголовье оленей.

Последствия перестройки и развала Советского Союза, однако, оказались плачевными. Зверопромхоз прекратил свое существование, поголовье оленей было уничтожено, начались проблемы с подачей электричества, закрылись магазины, перестал ходить общественный транспорт. Самое же страшное произошло тогда, когда эвенки лишились окружающей их тайги — источника благосостояния и источника идентичности. Случилось это вслед за тем, как земля, принадлежавшая национальному поселку, перешла в собственность коммерческих структур из расположенного неподалеку шахтерского Чегдомына. Коренным жителям в этих условиях не оставалось ничего иного, как идти в услужение новым «хозяевам тайги», раскrojившим ее по своему усмотрению.

Нельзя сказать, что эвенки совсем опустили руки. Шахтинцы встали на путь борьбы за свои права. Возглавила борьбу глава поселковой администрации Е. Логинова, которой удалось привлечь к проблемам национального поселка и однопартийцев из местного отделения КПРФ, и местные средства массовой информации¹. Настоящей поддержки среди жителей поселка, однако, она снискать не смогла, и в конечном итоге, благодаря их молчаливому согласию, все попытки вернуть земли поселка в руки коренных жителей оказались бесплодными. В 2010 г. краевая дума и вовсе приняла закон об упразднении сельского поселения «поселок Шахтинский». И хотя 26 декабря следующего за ним, 2011 г., Хабаровский краевой суд признал данный закон недействующим, на дальнейшую судьбу Шахтинского это уже не повлияло. Вслед за развалом хозяйственно-культурного комплекса, уничтожением поселковой инфраструктуры, отчуждением охотничьих угодий и, в конечном итоге, ликвидацией поселения его жители, оставшиеся без работы, средств к существованию и местной власти, стали покидать прекратившее служить им домом место. Кто-то переселился в соседний Чегдомын, кто-то предпочел осесть в небольших поселках на БАМе, кто-то и вовсе переехал в центральные регионы страны. В самом Шахтинском в настоящее время проживают лишь несколько эвенкийских семей, отсутствуют производственные предприятия и магазины, не функционирует большинство объектов инфраструктуры.

Удаленность как рецепт спасения

От поселка Шахтинский до села Ивановского в соседней Амурской области, которое также населено эвенками, по старой лесной дороге чуть больше ста ки-

¹ Подробнее об этой истории рассказывается в статье «Молчание шахтинских ягнят», опубликованной в газете «Тихоокеанская звезда» (Машинова 2001).

лометров, и исторические судьбы двух этих национальных поселений были тесно связаны между собой и в чем-то схожи. Однако случилось так, что столкнувшиеся с похожими проблемами, вызванными насильственным переводом на оседлость и связанным с этим упадком традиционного образа жизни, а затем распадом Советского Союза и прекращением государственных дотаций, Шахтинский и Ивановское оказались к настоящему времени в совершенно разной ситуации. С одной стороны, как было отмечено выше, само существование Шахтинского поставлено под вопрос. Говорить о каком-либо экономическом или социальном развитии этого наполовину заброшенного поселка, и уж тем более, о сохранности здесь традиционной культуры попросту неуместно. С другой стороны, в том же Ивановском эвенкам удалось отстоять и тайгу, и свое право на занятие охотой и оленеводством. Несмотря на то, что село находится под постоянным внешним давлением, можно сказать, во враждебном окружении, его жители смотрят в будущее с оптимизмом (Михалев 2018).

Безусловно, ответ на вопрос, почему судьбы двух национальных поселков оказались противоположны, кроется в самой динамике их постсоветского развития. Важнейшим фактором, во многом обусловившим разошедшиеся траектории их судеб, стала судьба традиционной экономики, и, прежде всего, оленеводства. В то время как в Шахтинском оно почти сразу после распада СССР прекратило свое существование, эвенкам Ивановского удалось сохранить, хотя и с существенными потерями, не только свое поголовье оленей, но и завидную организационно-хозяйственную самостоятельность, не допустив окончательного развала местного совхоза «Улгэн». Более того, они смогли довольно успешно организовать его работу в современных рыночных реалиях и даже выйти на самоокупаемость, хотя поначалу и здесь было сделано множество ошибок.

Еще одним фактором стала решимость эвенков Ивановского не допустить внешнего управления и решать все свои проблемы самостоятельно. В отличие от шахтинцев, в этом своем стремлении они выступили сообща, обязав, в результате, считаться с мнением сельского схода как районные и региональные власти, так и представителей хозяйствующих на их территории субъектов. В результате установления системы своеобразного народного правления власти не смогли, как это случилось в том же Шахтинском, обманом и подкупом представителей местной администрации поставить жителей села в подчиненное положение.

Во многом благодаря этой, довольно успешной экономической и политической тактике тайга, в конце концов, осталась за жителями Ивановского, а оленеводство и охота не перестали быть для них основным видом деятельности и средством к существованию. Профессиональные же охотники, владеющие оружием и умеющие с ним обращаться, оказались не по зубам ни областным властям, ни районной администрации, ни полукриминальным элементам, как это случилось в Шахтинском, где эвенки, потерявшие сначала оленей и лес, потеряли еще и способность встать на свою защиту. Способность к вооруженному сопротивлению, в конце концов, позволила эвенкам Ивановского продолжить сопротивление, даже несмотря на угрозы физического воздействия.

Однако не стоит все-таки забывать о том, что не менее важную роль в судьбе двух поселений сыграла их удаленность от объектов крупной транспортной и промышленной инфраструктуры, которая одним позволила сохранить свою культурную и экономическую независимость, другим же такого шанса не предоставив. На самом

деле, жители Ивановского оказались неподконтрольными властям района и области и смогли отстоять свой образ жизни во многом по причине слабого развития в районе их проживания дорожной инфраструктуры, ее деградации в постсоветский период и значительного расстояния от железной дороги и крупных населенных пунктов¹. В то же время, жители Могд и Шахтинского, расположенных, соответственно, в зоне освоения БАМ и поблизости от такого крупного промышленного центра, как Чегдомын, не смогли отстоять свое право жить в тайге по законам предков. Как итог, они потеряли свою культуру, а затем и самих себя именно по причине относительной доступности территории их проживания.

Система координат

Следует понимать, что географическая близость к объектам современной транспортной инфраструктуры сама по себе не способна оказать разрушительного воздействия на культуру и социальную структуру традиционного общества. Ситуация для того или иного народа, проживающего в фронтальной зоне, становится по-настоящему критичной лишь в том случае, когда проложенные государством или представителями соседних, более крупных народов пути сообщения полностью или частично замещают собой их изначальную систему координат. Другими словами, в том нежелательном случае, когда деформируется базовая конфигурация узловых точек и соединяющих их линий, неповторимый рисунок которых специфичен для каждого конкретного народа и служит ему важным жизненным подспорьем и ориентиром, структурируя его повседневную жизнь и являясь основой его мировосприятия.

Иногда утверждают, что в прошлом подобными линиями для эвенков служили водные артерии, которые действительно обозначали рубежи их родовых владений и при этом эффективно организовывали и структурировали окружающее пространство. Именно по рекам ориентировались в своих долгих странствиях по тайге охотники, именно реки обеспечивали надежную связь эвенков с внешним миром; в какой-то мере они даже формировали социальную структуру традиционного общества. Французская исследовательница А. Лаврилье в этой связи отмечала, что у эвенков «родство и реки все время идут парой, чтобы не заблудиться в тайге и в брачных партнерствах» (Лаврилье 2010). На самом же деле, настоящей основой ментальной карты мира для эвенка всегда являлась система троп, которая, с одной стороны, упорядочивала его представление о структуре мироустройства, с другой же, сама эту структуру и порождала. В свою очередь, постепенная трансформация, а затем и частичная утрата этих троп оказали самое серьезное влияние на судьбу этого коренного малочисленного народа. Окончательная же замена их дорогами может означать его полное исчезновение в будущем, ведь в этом случае «культура, долго хранившаяся в коллективной памяти и закодированная в их землях, постепенно просто забывается» (Мур 2021: 260).

Парадоксально, но несравненные знатоки тайги и великолепные следопыты, эвенки предпочитали не создавать собственных троп, а полагались на знание окружающе-

¹ В этом отношении Ивановскому везло и раньше. Как подчеркивали исследователи: «В Селемджинском районе оленеводческая отрасль совхоза «Улгэн» не испытала того пресса освоенческих работ, через который прошли хозяйства Тындинского района, поскольку основные олени пастбища здесь находились за пределами сферы влияния строительства БАМа» (Серебренников, Сухомиров 2003: 31).

го мира, которым обладали животные. Эвенки неохотно прокладывали тропы самостоятельно, предпочитая вместо этого следовать либо за своими стадами, полагаясь на интуицию оленей, либо изучая следы и тропы диких животных. В результате, у них развивалось по-настоящему экологическое мировоззрение, основой которого являлся полный отказ от попыток какого-либо преобразования природы в пользу вживания в естественное хитросплетение ее схем, что, в свою очередь, обеспечивало гармоническое сосуществование человека и окружающей его среды. В то же самое время, сопричастность схемам и рисункам местности, а также глубокое проникновение в поведенческие модели животных позволяло эвенку максимально полно использовать потенциал окружающего мира, оставаясь с ним в постоянной и неразрывной связи.

По мере того как в эвенкийское общество проникали идеи активного преобразования природы, как правило, приносимые в тайгу русскими землепроходцами, казаками, охотниками и землепашцами, а с начала XX века еще и ставшие государственным императивом, густо замешанном на идеологии, эвенкийские тропы становились все менее и менее естественными. Когда же тайга оказалась поделенной на отдельные участки и покрылась сетью установленных государством границ, эвенки стали, на манер русских или тех же зырянских охотников, строить и обустраивать путики, регулярные охотничьи маршруты, вдоль которых ставились капканы и которые требовалось обходить с определенной периодичностью (В дебрях Севера... 1983: 298). Именно путики оказались первым шагом на пути превращения эвенков из преданных учеников тайги, жившей с ней в неразрывном единстве, в ее не слишком умелых преобразователей и укротителей. В этой новой ипостаси, однако, им было трудно соперничать с русскими, которые, в результате, стали постепенно вытеснять их из их традиционного охотничьего промысла.

Следующим этапом на пути утраты традиционной системы координат стала прокладка лесных дорог геологическими и изыскательскими партиями. Они уже не просто конструировали тайгу, как это делали до них стационарные охотники, но и напрямую пытались поставить ее под контроль человека. Эвенки охотно нанимались в проводники или становились каюрами у геологов и геодезистов, что было неоднократно описано как в научной, так и в художественной литературе (Федосеев 2017). С одной стороны, тем самым они приоткрывали секреты своего мира не в меру активным исследователям их земель, с другой же, — становились проводниками идей последних среди своих братьев-эвенков, а впоследствии и вовсе тесно сотрудничали с властями (Давыдов 2013: 277). В результате, они уже не считали тайгу сакральной территорией, доступ к секретам которой открывало им лишь духовное единение с домашними и дикими животными. Не считали они ее и заповедной картой, изучить которую требуется для того, чтобы жить в полном гармонии с природой. Тайга стала для эвенков полем для экспериментов и источником обогащения, навык же расшифровки естественных, природных троп трансформировался у них в способность навязывать окружающему миру свои собственные схемы. Эта перемена, в конце концов, стала роковой ошибкой для малочисленного народа прирожденных следопытов. В своей новой ипостаси они не могли конкурировать ни с русскими, ни, тем более со стоящим за ними государством. В конечном итоге, на смену тропам и путикам пришли асфальтовые и железные дороги, в разработке схемы и в прокладке на местности которых эвенки могли участвовать лишь в качестве дешевой рабочей силы.

В результате, лишь та часть небольшая эвенков, которая либо в силу внутренних убеждений, либо по причине изолированности мест своего проживания до самого конца сохранили верность своим традиционным охотничьим и оленеводческим практикам, уберегла вместе с этими практиками и свою идентичность как народа. Именно так, к примеру, эвенки Ивановского, которые благодаря своей относительной транспортной изолированности и завидной приверженности традиционным формам хозяйствования, смогли сохранить свои в неприкосновенности тропы и, в результате, не позволили расчертить рисунок их жизни при помощи асфальтовых и железных дорог, отстояли и свою культуру, и свое самосознание. Проживая на существенном расстоянии от объектов транспортной инфраструктуры и от крупных промышленных районов, они до сих пор живут в соответствии с системой координат, выработанной ими самими и для самих себя, и в этой системе координат чувствуют себя увереннее тех, кто стремится подчинить их своей власти.

В то же самое время, у эвенков из Могд и Шахтинского, в результате их насильственного перевода на оседлость, а затем и вынужденного переезда на новое место традиционный образ жизни, а вместе с ним и традиционная система координат были полностью утрачены. Лишенные привычных им рек, тропинок, природных ориентиров и, в общем и целом, собственных осей развития, оказавшиеся в опасной близости от крупных объектов транспортной и промышленной инфраструктуры, они попросту не смогли противостоять давлению «цивилизации», которая оказалась по отношению к ним безжалостной. После того, как они окончательно потеряли тайгу, эвенки Верхнебуреинского района были полностью ассимилированы окружающим населением, рассеяны по стране и, к настоящему времени, по большому счету, прекратили свое существование как особая территориальная группа.

(Ан)тропология: наука о тропах и людях

Асфальтовые и железнодорожные магистрали, которые прокладывает государство, ведут к ассимиляции, утрате культуры и мировоззрения, эрозии идентичности и, в конечном итоге, к исчезновению коренных малочисленных народов. В то же самое время тропы, проложенные и понятные лишь коренным жителям, не только связывают людей с окружающим их миром, но и объединяют отцов и детей в поколения, а отдельные роды и семьи в племена и народы. Они способствуют сохранению и передаче знаний предков, а стало быть, препятствуют ассимиляции, утрате культуры и мировоззрения, эрозии идентичности и, в конечном итоге, исчезновению этих же самых народов. В этих условиях сила государства измеряется разветвленностью, проходимость и скоростными качествами прокладываемых им дорог, которые преобразуют физическое и социальное пространство в его интересах. Сила же народа определяется уровнем извилистости и неспешности неприметных лесных тропинок, своим неповторимым рисунком это самое физическое и социальное пространство пронизывающих, охраняющих и берегающих.

С точки зрения географии, экономики или, к примеру, государственного управления, прокладка дорог, а также обеспечиваемое ими активное освоение фронтальных территорий является абсолютным и потому не требующим обсуждения благом. С точки же зрения социальной антропологии, ассимиляция коренных малочисленных народов, достигаемая во многом именно через инфраструктурное развитие

и промышленное освоение территорий их проживания, и которое в какой-то степени действительно можно считать неизбежным, если и является благом, то в лучшем случае, лишь относительным. И если этого самого развития нельзя избежать целиком, то оно, как представляется, должно быть, по крайней мере, уравновешено через комплекс мероприятий по сохранению и развитию системы троп. Неуловимой тенью они должны сопровождать реализацию любых планов инфраструктурного развития для того, чтобы, в конечном итоге, не позволить современной цивилизации полностью уничтожить культуру малых народов, проживающих вдалеке от ее центров, на фронтире.

В то время как автомобильные и железные дороги представляют, по своей сути, механизм подчинения слабых сильными, неприметные тропы, прокладываемые животными и людьми, можно назвать организованной сетью их сопротивления. В этом случае, одной из задач социальной антропологии, в фокусе внимания которой находится именно человек, должно стать изучение и забота о сохранении системы троп, этой осевой, глубинной структуры традиционной народной культуры и одновременно гарантии ее выживания в условиях глобализации. Вопросы того, как связаны тропы с мировоззрением и менталитетом народа, как формируется их оригинальный рисунок и почему он всегда именно так, а не иначе, как, кем, когда, и наконец, для чего прокладываются тропы, какую роль они играют в сохранении национальной памяти и культурного своеобразия, должны оказаться в центре внимания социальной антропологии. Настолько же важно понять, каким образом тропы поддерживаются, используются и наследуются, как сохраняется и передается информация об их наличии, структуре, характере и состоянии, а также что именно нужно сделать, чтобы тропы не покрылись сорняками забвения и продолжали служить людям. В этом случае антропология может на какое-то время даже стать *ан-тропологией*, или наукой о человеческом измерении троп.

В конечном итоге, ученым потребуется достичь понимания того, каким именно образом неприметные, извилистые лесные дорожки смогут помочь отдельному человеку или целому народу, сохранить свое достоинство в эпоху господства асфальтовых и железнодорожных магистралей, раскраивающих пространства, сглаживающих различия и способствующих аннигиляции культур. Система троп и зашифрованный в них код народа при этом не должны оставаться неким сокровенным знанием, которое получившее его в собственное распоряжение социальные антропологи будут хранить вдалеке от посторонних глаз. Скорее, они станут основой для создания эффективного противовоядия разрушительным процессам гомогенизации и ассимиляции, на острие которых находится современная транспортная инфраструктура. Поиск этого противовоядия — задача сложная и даже опасная, но одновременно с этим и архиважная как для самой подобной социальной *ан-тропологии*, так и для гуманитарных наук в целом. В конце концов, «в смутные времена, когда мир катится в пропасть, и рушатся все старые связи, никогда не поздно обратить внимание на землю и изучить скрытую под ногами вековую мудрость, которую мы часто не замечаем в повседневной жизни» (Мур 2021: 10).

Источники

- ПМА 2020 — Полевые материалы автора. Экспедиция в Эрзинский и Овюрский кожууны республики Тува, 2020. Декабрь.
- ПМА2021 — Полевые материалы автора. Экспедиция в Тугур-Чумиканский район Хабаровского края, 2021. Ноябрь.
- Афанасьева 2017 — Афанасьева П. Могды: рассвет и закат. История исчезнувшего села // Рабочее слово, 2017. 19 января.
- Машинова 2001 — Машинова И. Молчание шахтинских ягнят // Тихоокеанская звезда, 2001. 20 октября.

Научная литература

- В делях Севера: Русские писатели XVIII–XIX веков о земле Коми. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1999. 494 с.
- Давыдов В. Н. Власть проводника: кайуры-эвенки и использование оленного транспорта на Северном Байкале // Ранние формы потестарных систем / Отв. ред. В. А. Попов. Санкт-Петербург: Кунсткамера, 2013. С. 267–280.
- Лаврилье А. Ориентация по рекам у эвенков юго-востока Сибири. Система пространственной, социальной и ритуальной ориентации // Этнографическое обозрение, 2010. № 6. С. 115–132.
- Михалев М. С. «Осевшие вдоль дорог». Система координат как инструмент ассимиляции эвенков и ороочнов // Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки, 2018. № 4(20). С. 251–260.
- Михалев М. С. Сопротивление в Ивановском (Амурская область). Некоторые уроки борьбы эвенков за свои права // Известия Иркутского государственного университета. Серия: Героархеология. Этнология. Антропология. 2018. Т. 24. С. 118–132.
- Мур Р. Следы и тропы. Путешествие по дорогам жизни. Москва: Рипол-классик, 2021. 448 с.
- Осипов Г. В., Каропова С. Г., Некрасов С. В. Инфраструктурные транспортные проекты: российский и международный опыт // Modern Science, 2019. № 9–1. С. 240–246.
- Пикалов Ю. В. Асеев А. А. Социальные последствия переселения на Дальний Восток РСФСР (ноябрь 1922 — июнь 1941 гг.). Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2013. 304 с.
- Серебрянников В. И., Сухомиров Г. И. Проблемы сохранения традиционных форм природопользования коренного малочисленного народа Приамурья в новых социально-экономических условиях // Амурские эвенки. Большие проблемы малого этноса / Ред. Г. В. Быкова. Выпуск I. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2003. С. 3–57.
- Федосеев Г. А. В тисках Джугдыра. Москва: Вече, 2017. 544 с.
- KMPG. Foresight. A Global Infrastructure Perspective. Special Edition. 2017. January. [Электронный документ] URL: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ie/pdf/2017/01/ie-foresight-global-infrastructure-perspective-2.pdf> (на англ. яз.). (Дата обращения: 09.05.2022).

References

- Davydov, V. N. 2013. Vlast' provodnika: kaiury-evenki i ispol'zovanie olenного транспорта na Severnom Baikale [The Power of the Guide: Evenk-guides and the Usage of Reindeer Transportation in the Northern Baikal]. In *Rannie formy potestarnykh system* [The Early Political Systems], Ed. by V. A. Popov, 267–280. Saint-Petersburg: Kunstkamera.
- Fedoseev, G. A. 2017. *V tiskakh Dzhugdyra* [Djugdyr Grip]. Moscow: Veche.
- KMPG. 2017. *Foresight. A Global Infrastructure Perspective*. Special Edition. URL: <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/ie/pdf/2017/01/ie-foresight-global-infrastructure-perspective-2.pdf>
- Lavrilie, A. 2010. Orientatsiia po rekam u evenkov iugo-vostoka Sibiri. Sistema prostranstvennoi, sotsial'noi i ritual'noi orientatsiia [Orientation by Rivers among the Evenk of South-Eastern

- Siberia. The System of Spatial, Social and Ritual Orientation]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 6: 115–132.
- Mikhalev, M. S. 2018. “Osevshie vdol’ dorog”. Sistema koordinat kak instrument assimilatsii evenkov i orochnov [“Settled along the Roads”: Frame of Axis as an Assimilation Tool for Nomadic Evenk and Oroqen]. *Omsk University Bulletin. Series: Historical Sciences*, 4(20): 251–260.
- Mikhalev, M. S. 2018. Soprotivlenie v Ivanovskom (Amurskaia oblast’). Nekotorye uroki bor’by evenkov za svoi prava [Resistance in Ivanovskoe. Some Lessons from the Struggle of Evenk for their Rights]. *Irkutsk State University Herald. Series: Geoarchaeology. Ethnology. Anthropology*, 24: 118–132.
- Moore, R. 2021. *On Trails*. Moscow: Ripol-klassik.
- Osipov, G. V., Karepova, S. G., Nekrasov, S. V. 2019. Infrastrukturnye transportnye proekty: rossiiskii i mezhdunarodnyi opyt [Infrastructure Transport Projects: Russian and International Experience]. *Modern Science*, 9–1: 240–246.
- Pikalov, Yu. V. Aseev, A. A. 2013. *Sotsial’nye posledstviia pereseleniia na Dal’nii Vostok RSFSR (noiabr’ 1922 — iyun’ 1941 gg.)* [Social Consequences of the Migration to Russian Far East (November 1922 — June 1941)]. Khabarovsk: Khabarovsk Publishing House.
- Serebrennikov, V. I., Sukhomirov, G. I. 2003. Problemy sokhraneniia traditsionnykh form prirodopol’zovaniia korenного malochislennogo naroda Priamur’ia v novykh sotsial’no-ekonomicheskikh usloviakh [The Problem of Preservation of Traditional Nature Management Practices of Priamurie Indigenous Population in the Contemporary Socioeconomic Conditions]. In *Amurskie evenki. Bol’shie problemy malogo etnosa* [The Evenk of Amur. Great Problems of Small Ethnos], Ed. by G. V. Bykova, 3–57. Blagoveshchensk: Blagoveshenskij Gosudarstvennij Pedagogicheskij Universitet Publishers.
- V debriakh Severa: Russkie pisateli XVIII–XIX vekov o zemle Komi* [Depths of the North: Russian Writers of XVIII–XIX Century about Komi Land]. 1999. Syktyvkar: Komi Publishing House.