Голованивская Мария Константиновна -

доктор филологических наук, профессор

кафедры региональных исследований

факультета иностранных языков и регионоведения

МГУ имени М.В. Ломоносова

E-mail:golovanivskaya@gmail.com

**Легендарные дороги России и Запада: опыт построения сравнительной модели синтаксической территориальной связности**

Статья посвящена сопоставительному описанию исторических дорог Европы и России с точки зрения примененных в них моделей синтаксической территориальной связности.

***Ключевые слова*:** исторические дороги, коммуникация, синтаксис территории, философская концепция территории.

M.K. Golovanivskaya -

Dr. Phil., Professor

Lomonosov Moscow State University

Legendary roads of Russia and the Western world. Trying to create a comparative model of syntax-oriented territorial connectivity

This article is devoted to the comparative study of historical roads in Europe and Russia through applying their territorial syntactic connectivity models.

***Key words*:** Historic roads, communication, territorial syntax, philosophic concept of territory.

**Связность, дорога, коммуникация, синтаксис**

О принципиальной возможности трактовать внутритерриториальные и межтерриториальные связи с позиции традиционных синтаксических моделей мы писали в статье «О методе синтаксического описания территории» [4, с. 141-148]. Построение модели связности территории может многое добавить к нашим представлениям о региональной специфичности и особенностях присущей тому или иному региону ментальности и культуры. Речь идет о «больших смыслах», которыми оперирует философия территории, культуры, структурно-семантическая география, регионоведение.

То, что дороги и коммуникации нередко называются одним и тем же словом – это, конечно, не случайность. Коммуникациями на языке строительной индустрии и индустрии перевозок называется любое соединение двух точек, пригодное для циркулирования по ним необходимых сущностей (газа, телефонной связи, воды, грузов, пассажиров и т.д.). Сегодня понятием «коммуникация» в европейской цивилизации обозначается и вербальный, и материализованный в дорогах и проводах тип связи, а само понятие «сообщение» одинаково используется и в коммуникативистике, и в системе дорожного обеспечения.

Известный канадский философ и коммуникативист Маршал Макклюэн, автор сентенции “Mеdia is messagе”, отмечает: «Термин “коммуникация” в широком смысле употребляли в связи с дорогами и мостами, морскими маршрутами, реками и каналами еще до того, как он стал в электрическую эпоху означать “движение информации”. Нет лучшего способа определить характер электрической эпохи, нежели изучить сначала, как сформировалось представление о транспортировке как коммуникации, а затем — как транспортировка грузов уступила место в этом представлении перемещению информации с помощью электричества» [10, с. 114]. Мы разделяем его подход, предполагая, что по особенности каналов территориальной связи можем судить о содержательных векторах развития территории.

**Факторы глобальных пространственных коммуникаций и типы дорог**

Опыты описания истории разных стран и эпох делают очевидным тот факт, что человечеством движет весьма ограниченный набор цивилизационных векторов, определявших и определяющих способы пространственных коммуникаций и типы связи. Все они сосредоточены в трех известных направлениях и могут быть ассоциированы с известными синтаксическими моделями [4, с.142]. Синтаксические модели в лингвистике описывают типы внутритекстовой связности, однако нам представляется, что модели, по которым возникает субъектно-объектная связанность, достаточно универсальны. Итак, типы целеполагания, приведшие к возникновению таких технологических сложных и затратных сооружений, как дороги, могут быть суммированы следующим образом:

1) вектор силы (завоевания), очевидно ассоциирующийся с установлением подчинительной связи и соответствующего набора территориальных коммуникаций (например, Via Domitia и другие римские стратегические дороги, Via Militaris и другие «военные дороги», первоначально строившиеся в военных целях, а затем сыгравшие большую роль в развитии Римской империи);

2) вектор знания (открытие территорий, сокровенное знание, являющееся мотивом для паломничества и пр.), на первом этапе представляющий собой очевидную модель примыкания;

3) вектор обмена (поиск сотрудничества, в частности, торговые сношения), однозначно представляющий логический тип связанности сочинительного типа [4].

Приведем некоторые примеры, которые могли бы проиллюстрировать нашу мысль.

Безусловно, стратегическими в военном отношении можно считать: королевский путь Дариуса в Персии, Аппиеву дорогу, Виа Домициа в Галлии, Дорогу Токайдо (в Японии, вдоль восточного берега острова Хонсю, между Эдо (современный Токио) и Киото), Дорога рабов (из Африки в Европу), Кхапак Нан (государство инков), Транссиб (от Санкт-Петербурга и Москвы до Владивостока), Трансамазонская магистраль. Все эти дороги послужили реализации вектора силы, завоевания (при возможности последующего использования дорог для торговых целей). Тип связи, установленный при таком соединении, – подчинительный. Как установить, что какая-то дорога реализует подчинительную связь? Тот, кто дорогу строит, управляет ею, контролирует ее (размечает, охраняет, устанавливает правила), тот и подчиняет себе территорию по которой (к которой) она идет. Так, Империя инков немыслима без знаменитой Дороги инков протяженностью в 16 тыс. км, пролегающей на территории современных Перу, Эквадора, Колумбии, Боливии, Чили и Аргентины и соединившей центры всех провинций. Вопрос о письменности инков до сих пор остается открытым, но эта цивилизация коммуницировала и коммуницирует через выстроенную систему внутрирегиональных коммуникаций, открывших доступ к главным цивилизационным смыслам, сохраненным в камне.

Известны и легендарные торговые пути, обеспечивающие сочинительную связь территорий: Нил, Дорога олова (из британского Корнуэлла или бретонского Арморика в Грецию и Персию), Путь фимиама (из Йемена, Омана и Сомали в Газу и Александрию), Великий шелковый путь (из Китая в Сирию), Дорога специй (из Китая и островов Юго-Восточной Азии в Венецию), Древний путь чайной лошади (из китайских провинций Сычуань и Юньнань в Тибет), соляной путь (в Центральной Африке), кофейный путь (из стран Карибского бассейна в Гавр), Сибирский тракт и др. Кто создавал эти дороги и маршруты и с какой целью? Кто кому был больше нужен: покупатель продавцу или наоборот? Коммуникационная суть торговых путей – в обмене цивилизационными практиками через товарный оборот. Этот обмен выгоден двум сторонам. Такие пути создаются совместно и поддерживаются совместно, вдоль них обычно формируется инфраструктура, адаптированная в языковом и культурном плане ко всем участникам коммуникации. Пограничными между торгово-сочинительными путями и путями туристическими (вектор интереса) находятся паломнические пути: по ним паломники «восходят к высоким смыслам», двигаются, по мысли В.Н. Топорова, от периферии к центру, центру духовному и смысловому [12, с. 259]. Но при этом главные паломнические дороги, ведущие в Иерусалим, Рим и другие паломнические центры, создавались «с двух сторон» - и церковью, и паломниками. Они представляли собой поистине интернациональные каналы коммуникации, снабженные адаптированной под общие нужды придорожной инфраструктурой.

Третий тип синтаксической территориальной связи – примыкательный – воплощен в дорогах деловых коммуникаций и туризма (деловые поездки, развлечения, путешествия по историческим местам). Среди наиболее известных дорог такого типа - Национальная дорога № 7 (Франция), Восточный экспресс, Стюарт-хайвэй (Австралия), дорога Route 66 (США), дорога Ганди (паломничество) и пр. Ранее: морские и сухопутные пути, проложенные по звездам в целях открытия новых земель, среди них трансатлантический морской путь из Испании в Сан-Сальвадор, кругосветный путь Магеллана и др. В чем выражается примыкательный характер связи? В немногократном использовании канала связи и быстрой трансформации вектора целеполагания либо в сочинительный, либо в подчинительный. Если вектор интереса приводит к плану захвата, то соединение будет строиться по подчинительному типу, если возникнет торговый интерес – то по сочинительному, и обе стороны одинаково озаботятся выстраиванием канала коммуникации (как это было в случае со строительством восточно-китайской железной дороги, для которого было создано общество со смешанным капиталом).

Очевидно, что назначение уже построенных дорог (каналов коммуникации) может меняться. Это изменение и есть изменение цивилизационных смыслов (оккупация, построение империи, развитие торговли, захват земель, принятие новой религии и т.д.), создающих смыслоткань региона, соединяющую смысловые нити разных эпох.

Движение смыслов, а не только солдат или товаров, по каналам коммуникации очевидно. По Пути фимиама «шли» религиозные и метафизические практики. По Пути олова галлы, финикийцы и этруски передавали знания и навыки обработки металла, знания в области военного дела и прикладных искусств. Первое пересечение Африки на автомобиле – «Черный рейд» по маршруту Алжир-Мадагаскар, совершенный с 28 октября 1924 по 26 июня 1925 г. – пропагандировало на весь мир идеи технического прогресса, гуманизма и демонстрировало новые подходы к рекламным коммуникациям (в каком-то смысле оно стало первой ласточкой процессов глобализации).

Главный смысл, который транслировался в завоеванную римлянами Европу посредством римских дорог, смысл, ощущаемый в европейской цивилизации до сих пор, заключался в рационализации управления территорией, создании государственной машины, опирающейся на законы и гуманистические идеалы. По этим же дорогам пришла и сама идея империи, будоражившая умы многих европейских правителей – от Карла Великого до Наполеона и Муссолини. Сомнения нет, книги, рукописные и печатные, также явились мощным каналом, по которому шли и приходят смыслы, но без дорог - распространение книг было бы затруднительным.

**Внутриевропейская связность и типы связи Европы с другими регионами: диахронический аспект**

Мы уже упоминали об особой активности римлян на поприще строительства дорог. Очевидным мотивом такой активности было стремление к наращиванию военного могущества в различных частях обширной империи. Дорожная сеть была создана в основном во времена Августа, Веспасиана, Траяна и Адриана и покрыла Италию, Испанию, Галлию, Британию, Иллирию, Фракию, Малую Азию, Египет и северную Африку. Главные дороги этой сети служили для перемещения победоносного войска, которое после покорения провинции прежде всего спешило построить хорошую дорогу для обеспечения коммуникации с метрополией. В цифрах их активность выглядит так: 372 большие дороги, из которых 29 оканчивались у Рима, а все протяжение этих дорог было около 53 000 римских миль [6, с. 396-406].

Важно отметить, что эти дороги были высочайшего качества, что позволило им выполнять функцию территориального связывания сотни лет. Поскольку римские военные дороги очевидно обеспечивали тип подчинительной связи, то они всецело контролировались римским войском и были снабжены указателями именно расстояний до Рима (каждые 1000 шагов) и до пересечений с римскими дорогами.

Эта римская активность обеспечила первый исходный этап внутриевропейской региональной связности – рациональная линейная подчинительная связка, предполагающая использование единых технологий и коммуникационного инструментария.

С падением Римской империи дороги начали деградировать, поскольку центр ослаб и векторы завоевания, обмена, паломничеств стали разнонаправленными и хаотически управляемыми. Но на смену связности «римского образца» постепенно заступила связность паломническо-христианская. Важно не только то, что через Рим в Средние века проходило множество средиземноморских путей, но в первую очередь, что через Рим с VIII по XII в. проходила дорога в Святую Землю. С XIII в. Италия сама стала паломническим центром с разработанной католической церковью системой маршрутов, ведущих из разных точек Европы в Рим и к святому Якову в Испанию. Наиболее известные дороги этого маршрута – Виа Ромео, ведущая в Рим из разных концов Европы, Северной Африки и Азии. Елена Костюкович в своей книге «Еда: итальянское счастье» так описывает эти легендарные маршруты: «Янтарный [путь] с Балтики через Тироль; Норманнский из Византии и Малой Азии через юго-восток Италии, Апулию; Эмилианский путь вел с Балкан и из Восточной Европы через Аквилею и Фриули, потом через Венето и Романью; Францигенский путь шел из Британии через Францию и альпийский перевал Святого Бернара» [9, с.111-112]. По этим трактам в сторону Рима перемещались ежегодно несколько миллионов человек, формировавших через эту территориальную и смысловую связность то, что называется «католическим миром».

В политике Европы на смену некогда единой политической воле Рима приходит множество различных центров принятия решений (города-государства, то, что историки называют средневековой европейской феодальной раздробленностью) и далее – национальные государства Европы. Но всякий раз воскрешение идеи, тени Древнего Рима неминуемо приводило к дорожному строительству и установлению линейных связей как внутри территории, так и в понятийных рядах – будь то во времена Карла Великого, Наполеона, Муссолини или Гитлера.

После Италии флагманом в дорожном строительстве стала Франция. Карл Великий приказал исправить в Италии и Франции некоторые из пришедших в расстройство римских дорог и построил новые, большей частью горные дороги в Альпах. Дорожно-строительная деятельность возобновилась в Европе с XIII в., к этому времени относятся известные исторические дороги стратегического назначения в Швеции и Германии.

Именно дороги Германии и Франции позволили состояться основному смысловому акценту европейского региона, в котором Франция играет роль его политического сердца, а Германия – экономического мотора.

Во Франции строить дороги масштабно с привлечением дарового труда населения путем натуральной повинности начали в XVII в. Возрастающая потребность в содержании дорог вызвала в конце XVIII в. учреждение должностей особых техников для заведования дорогами, из которых в 1791 г. образован был знаменитый Corps des ponts et chaussées (Департамент мостов и дорог). Век Просвещения потребовал ясных внутрирегиональных связей и структур. Что есть государство, по мысли главных просветителей? Это механизм, сооруженный людьми. Разум, логика, связность, план, проект, стратегия, закон – как вершина логичности и связности – вот какой круг смыслов был задан французскими просветителями - авторами французской энциклопедии (см., например, предисловие Д. Аламбера в к знаменитой «Энциклопедии наук, искусств и ремесел», изданной в 1751-1780 гг.). Как некогда по римским дорогам в Европу пришло римское право с его постулатами, с его установками «польза есть мать доброго и справедливого», так и по дорогам, сооруженным в эпоху Просвещения, все новые социально-политические смыслы (права человека, конституция, право собственности, равенство, общественный договор и закон) двинулись сначала по Европе, а потом и за ее пределы.

В течение 1800-1812 гг. во Франции на постройку колесных дорог была израсходована огромная по тем временам сумма в 300 млн фр. Франция еще со времен Кольбера (1619-1683) — классическая страна дорог. Параллелизм ее истории и истории дорожного строительства очевиден – централизация происходит прежде всего через создание дорожной сети: в течение 1662-1682 гг. одна лишь королевская казна израсходовала 4360 млн ливров на мосты и шоссе. С 1683 по 1700 г. ежегодный расход на мосты и шоссе составлял 771 000 ливров, из которых на долю королевской казны приходилось 368 000 ливров. При Людовике XV ежегодно тратилось 3-4 млн фр. на сооружение мостов и дорог, но при нем же правительство в широких размерах прибегало к дорожным натуральным повинностям (corvées), которые в 1787 г. были заменены денежными сборами. Перед Великой Французской революцией, задавшей новую смысловую систему координат для всей Европы, протяжение государственных дорог во Франции достигало 40 000 км, а с 1811 г. была введена их классификация и систематизация, устанавливающая векторы подчинения в системе. К 1830 г. дорожная сеть была почти закончена.

Дороги Германии образуют рационально организованную сеть, соединяющую основные промышленные центры страны, которая существует на этой территории несколько сотен лет. Но германская высокотехнологичная связность дала Европе набор иных, в отличие от Франции, смыслов, неразрывно связанных с промышленностью и железной дорогой. Они выстраиваются таким образом: заводы – промышленность, марксизм как новая интерпретационная модель истории и философии бытия – пролетариат и пролетарская революция. Основной прорыв в германской промышленности непосредственно связан с изобретениями в области создания железных дорог. Альфред Крупп изобрел бесшовное колесо для железнодорожных составов (1852-1853 гг.), и в течение многих лет именно эти колеса составляли основной потенциал его бизнеса. Промышленность – производное от дорог и железных дорог в особенности. Появившиеся во Франции и Великобритании железные дороги не превратились бы в цивилизационный феномен без колеса Круппа. Железные дороги, индустриализация, рабочий класс, теория общественных формаций (Маркс публикует первый том Капитала в 1867 г.) – все это неразрывно связано с тем новым индустриальным обликом, который обрела цивилизация благодаря изобретению железных дорог.

Для понимания межрегиональных европейских связей совершенно необходимо также упомянуть главные пути, связывающие Европу с другими регионами и цивилизациями. Тот факт, что из Европы много ездили в другие регионы и плавали на другие континенты, предопределил сумму полученных ею влияний и то влияние, которое она оказала на другие страны и континенты: выстроив системы связности. Европа по праву может считаться главным экспортером политического мировоззрения самых разных видов и направлений.

Не только подчинение, но и сочинение, и примыкание как типы связи в полной мере могут характеризовать особенность европейского региона. Вектор обмена (торговли) и интереса к открытию новых земель (а не только колонизация) создали европейца как региональный тип. Возвращаясь к римскому периоду истории, безусловно, нельзя не упомянуть Великий шелковый путь, предопределивший существенное влияние Востока на европейский регион, принципиальную открытость его идеям буддизма и другим смысловым конструкциям неевропейских цивилизаций. Многие идеи и практики в Европу пришли вместе с рабами по Дороге рабов, созданной в XVI в. для транспортировки из Африки в Европу рабов, а из Европы в Африку – оружия, алкоголя и тканей. По морскому пути, пролегавшему между Африкой и Латинской Америкой, из Америки в Европу везли кофе, сахар, табак, хлопок и специи.

Важным в формировании смыслового поля европейского региона был также и трансатлантический морской путь, соединивший Европу (Испанию) и Северную Америку (Сан-Сальвадор), морской путь, по которому прошел Магеллан [15, p. 164]). Европа – могучий колонизатор, справившийся на долгие века с этой миссией именно в силу синтагматического осмысления территории и склонности создавать синтаксические системы. (Франция в период с 1546 по 1962 г. колонизировала более 60 стран в регионах Азии, Северной и Южной Америки, Африки, Антарктиды, Океании; Великобритания – более 120 стран в тех же регионах; Испания – более 50 стран.)

**Беглый экскурс в область исторических европейских дорог**

Итак, на основании этого небольшого обзора европейской внутрирегиональной и межрегиональной связности мы видим следующее:

Европа – цивилизация с линейным и системным подходом к связанности территории. Обилие внутри- и межрегиональных связок самого разного типа позволило ей стать генератором и экспортером большого количества разных цивилизационных смыслов. Высокая внутренняя синтаксическая связанность носит у европейцев наследственный характер: они заимствовали синтаксическое территориальное мышление у римлян, обладавших высокой культурой рационального. Большое количество дорог и морских путей, ведущих из Европы в другие регионы, предопределяет синтетический характер этой цивилизации, проявляющей большую открытость к практикам и ценностям других народов. Высокая связность европейского региона с другими регионами и континентами, опирающаяся на упорядоченную связность, обеспечила мощный экспорт из Европы в другие регионы (Россия, Северная Америка, Латинская Америка, Африка) большого количества своих культурных и социальных практик, а также существенных мировоззренческих блоков.

Логичность, последовательность и связанность, унаследованная европейцами от латинского синтаксиса, – характерная черта европейского типа мышления, проецирующегося на все сферы деятельности европейцев, от философии до дорожного строительства, и не изменившаяся до сих пор. Сам принцип связывания, создания дорожных сетей, в основе которых находится кольцевая либо решетчатая структура, сделал этот регион не только прекрасным генератором, но и прекрасным проводником. Дорожная инфраструктура, заложенная еще римлянами и развитая паломниками в Средние века, позволила создать внутри Рима центр католической веры, рационализировав также и религиозные практики (Ватикан в современном виде возник лишь в 1929 г. по инициативе Муссолини, мечтавшего восстановить Римскую империю как территориально, так и культурно).

**Внутрироссийская связность и типы связи России с другими регионами: диахронический аспект**

В Древней Русиглавные внутритерриториальные связи осуществлялись по водным путям, соединенным между собой волоками. Образцовым для понимания такого устройства связанности – по данным от природы путям – является «путь из варяг в греки».

В чем главное отличие водного пути от сухопутного с точки зрения синтагматики территории? В том, что она не предполагает субъекта своего создания: такой путь дан природой, от Бога. Конечно, узловые его точки соединяются волоками, но создание волока (см. далее) и построение дороги – разные действия: дорога – продукт государственного мышления, ориентированного стратегически, волок же создается усилием спонтанным и локальным. Плыть по течению – в русском характере, выстраивать алгоритм движения, основанный на разработке собственного пути, – нет.

Связывание территории, мышление пространственным синтаксисом не вполне характерно для русской ментальности, видящей мир не дискретно: природа и судьба в любой момент могут внести свои коррективы в любой замысел и план. Особенности русского соединения территории, не строящиеся на линейном принципе, а идущие от данности природы, во многом объясняют русскую ментальность, не верящую в линейность рационализации и противопоставляющую практический ум, мудрость заранее созданному в уме плану действия [3, с. 183-231].

Продолжая лингвистическую аналогию, мы могли бы сказать, что русский человек, соединяя территории, следовал языку географии, т.е. языку природы, ее подсказкам, а не своему собственному. Иными словами, не заимствовал из языка земли синтаксические конструкции в свое территориальное мышление. Связанная по рекам территория оказывалась во власти подчинительной связи, субъектом которой была природа, а объектом – пространство страны. Как мы писали ранее, кто дорогу создает, кто ее контролирует – тот и подчиняет себе территорию, по которой эта дорога проходит.

Важно отметить, что волоки – перевалы в верховьях рек различных бассейнов – не предполагали технологической оснастки (каменных выкладок с колеей или чего-то еще): суда волочили по бревенчатому настилу крестьяне из близлежащих деревень [2].

Русское слово «путь» как таковое первоначально означало определенные административно-территориальные единицы, подвластные лицам дворцового аппарата русских князей в XIV – первой половине XVI в., с которых собирали средства на содержание двора. Были пути конюшего (ведал княжескими табунами, стадами, лугами), ловчего (охота на зверя), сокольничего (соколиная охота), стольничего (рыбная ловля, сады, огороды), чашничего (бортные леса). Возглавляли их [путные бояре](http://slovari.yandex.ru/~%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B8/%D0%91%D0%A1%D0%AD/%D0%9F%D1%83%D1%82%D0%BD%D1%8B%D0%B5%20%D0%B1%D0%BE%D1%8F%D1%80%D0%B5/), которым подчинялись их слуги, жившие в слободах, селах и деревнях: сокольники, кречетники, бобровники, бортники, огородники, садовники и т.д. Русские пути – и неслучайно – можно сопоставить с татарскими даругами (по русским источникам – «дороги»), которые были ликвидированы около середины XVI в., но термин «путь» сохранялся в отдельных случаях до XVII в.

Из приведенного выше списка видно, что это ключевое понятие, скорее, связывалось с локальной хозяйственной деятельностью, нежели с государственными идеями управления территориями. Этот взгляд на основное содержание пространственной коммуникации поддерживается другим ключевым словом – сакма (употребляемое, в частности, в «Книге Большому Чертежу», впервые составленной в 1552 г.) [8]. Слово это, вероятно, произошло от тюрк. sоk – бить, изначально обозначало след на земле, оставленный зверем или конницей [13], а также лесные тропинки и дороги для перегона табунов. Эта версия поддерживается и [В.И. Далем:](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B0%D0%BB%D1%8C,_%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80_%D0%98%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87) «Сакма (вар. Сокма) – колея, след колеса или полоза; дорожка, тор, тропа, тропинка лесная; бичевник, утоптанная по бичевнику тропа; след или брод по траве, по росе; путь, которым прошли пешие или конные».

Чем с точки зрения связности мощеная римская дорога отличается от лесной тропинки или вытоптанной дороги через степь? Траектория лесной тропы диктуется природой. Эта связь изменчива и слаба, траектория ее может меняться. Параллельно в лесу или через степь проходит множество троп и дорожек, все они могут прокладываться независимо друг от друга и, как правило, не образуют никакой системы. Если сравнивать синтаксис территории такого рода с лингвистическим феноменом, то ее можно сравнить с детской речью периода дологического мышления и с первобытным мышлением.

Сакмы – это пути передвижения татарских войск, главные дороги из Орды на Русь. Среди наиболее значимых сакм обычно упоминают Сакму Батыя, Кальмиюсскую сакму, [Изюмскую сакму](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D0%B7%D1%8E%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85), [Муравский шлях](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%83%D1%80%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%88%D0%BB%D1%8F%D1%85) и Бакаев шлях – пути, по которым татары множество раз вплоть до XVII в. совершали свои набеги на Русь. Сакмы вытаптывались, прокладывались по суше без инженерных технологий (ср. c устройством римских дорог: основание дороги – плотно утрамбованный слой бетона, на нем – ряд каменных плит (stratumen) толщиной 21 см, над ним второй ряд камней с такой же толщиной на растворе (rudus), который в свою очередь перекрывался слоем бетона (nucleus) и т.д. Сакмы, как правило, устраивались и контролировались татарами, отражали их традиции и ментальность, материализуя подчинительность связи, что видно и в более позднем документе 1681 г. «Выписка в Разряд о построении новых городов и [Черты](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D1%81%D0%B5%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D1%87%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0)», где предлагается при строительстве [засечной черты](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%B0%D1%81%D0%B5%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D1%87%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%B0) учитывать прошлые маршруты движения (cакмы) войск неприятеля.

Но, помимо подчинительности, эти дороги несли и другой смысл: даже в одном направлении путь существует не один, их много (объемность, нелинейность восприятия территории). Так, Муравский шлях (идущий по травам-муравам) имел не один, а множество маршрутов. Многие исследователи считают [14], что здесь некогда пролегала древняя дорога, по которой передвигались табуны стадных животных, а затем отряды кочевников, которые год от года шли немного по-разному, в зависимости от густоты новой травы и других природных обстоятельств. Очевидно, что понимание дороги для таких огромных пространств явно не подходит. Это собственно не синтаксическая связь, а перетекание одного региона в другой в рамках некоего общего синтаксического единства или, что точнее – иероглифа. Когда этот коридор стал использоваться для торговли и военных походов, у этой территории возник понятный синтаксис: этот объект – Муравский шлях – включился в систему военно-политических и торговых связей такого протяженного географического объекта, как Куликово поле.

Если исследовать типологию исторических российских дорог, то помимо татарских шляхов можно выделить еще три группы, три куста дорог. Это дороги, ведущие в Сибирь и на восток, в Китай; внутренние дороги европейской России, выходящие в сторону Европы; и дороги, связывающие Россию и Кавказ.

Дороги первого куста, ведущие в Сибирь и Китай, возникли в основном в конце XVIII – начале XIX в., хотя, по мнению ряда историков, в XVI-XVII вв. Сибирь была классической российской колонией. Почему вопрос о том, была ли Сибирь российской колонией, все же является дискуссионным? Именно из-за состояния коммуникаций: в колонию должна была быть проложена подчинительная связь – качественная дорога, по которой могут идти войска, а не только депеши. Подчинительная дорога должна иметь четкую разметку, показывающую расстояние до управляющего центра. Ничего подобного в коммуникации с Сибирью не было и нет. От Оби до Москвы в XIX в. нужно было добираться несколько месяцев, да и то такая возможность была не круглый год. А как можно колонизировать территорию, в которую не ведут дороги? Именно поэтому у воевод в Сибири была большая власть, а гарнизоны острогов регулярно поднимали бунты и т.д. Наиболее старая дорога в Сибири – это Бабиновская дорога, построенная посадским человеком из Соликамска Артемием Бабиновым с 40 крестьянами во исполнение царского указа в 1597 г. [1, с. 24, 31]. Дорога вела из европейской России через Урал в Сибирь, и ходили по ней царские указы, деньги, посольства, научные экспедиции, по ней же ходили крестьяне на разведывание земель. Она представляла собой уникальный пример государственной дороги с одной лишь оговоркой: подчинительную связь эта дорога не установила, поскольку была слишком узкой для прохода войска. По ней, скорее, шло освоение, а не подчинение. Сибири до сих пор остро не хватает дорог. С этой дорогой связан еще один типично «сибирский» смысл: по ней этапировали ссыльных, наполнивших эту территориальную связность еще одним типом ассоциаций: дорога в российском сознании – это скорбный путь, это испытание, воплощение злой и несправедливой русской судьбы [3, c. 79-90].

В этой категории дорог нужно назвать: Агмино-Аянский тракт, Амурскую колесную дорогу, Владимирский тракт, Оренбургский тракт, Сибирский тракт, Чуйский тракт и некоторые другие. Все они были очень плохого качества и строились с большими сложностями. Так, Сибирский тракт задумывался сразу после подписания в 1689 г. первого русско-китайского Нерчинского договора, тогда же был подписан и соответствующий указ, но в течение 40 лет более никаких движений по этому проекту не было. Вторым этапом, важным для создания этой связанности, может считаться 1727 г., когда была установлена линия границы с Китаем, а также Кяхтинский договор, сформулировавший векторы политических и торговых отношений России с Китаем. Закончено строительство тракта было только в середине XIX в. Примерно столько же и с такой же бумажной волокитой строился Чуйский тракт – более 40 лет. Эту дорогу называли еще Великим чайным путем, благодаря которому в России чайная церемония, правда локального образца, стала одной из важных русских традиций. Это была караванная доставка чая и осуществлялась она около 300 лет, с момента подписания первого из указанных договоров. Восточно-Китайская железная дорога была построена в 1897-1903 гг., что называется «вскладчину»: было создано Общество Восточно-Китайской железной дороги со смешанным капиталом. Это пример типичной сочинительной связи, которая и по сей день характеризует отношения России и Китая.

Описывая дороги, идущие в этом направлении, нельзя не упомянуть Большой Владимирский тракт. В восточных губерниях России собственно дорогой назывался именно Сибирский путь. Эта железная дорога протяженностью в 9289 км, построенная в 1883-1916 гг., проходившая через 990 вокзалов в принципиально важных городах Российской империи, была в первую очередь торговой дорогой, по которой возили пушнину и другие традиционно русские товары. Выросла она напрямую из Владимирского тракта. Финальной точкой ее назначения был Владивосток, одна из веток отходила от Улан-Уде в Пекин. Это один из важнейших для России путей, обращающих ее на восток. Большой Владимирский тракт, идущий по маршруту Москва – Владимир – Муром – Нижний Новгород и далее на Сибирь, имел существенную особенность: по нему исторически возили заключенных в Сибирь. Возможно, именно это сделало его чуть ли не самой высокоорганизованной внутрирегиональной связкой России, а пенитенциарную систему - чуть ли не самой высокоорганизованной государственной структурой. Дорога по всей длине была снабжена верстовыми столбами, по бокам вырыты канавы с высокими наружными валами, по которым шли конвойные, внутри - еще два малых вала с поперечными канавками для стока воды, а в середине находилось главное полотно. Ширина проезжей части достигала 15-25 м и четыре метра обочины.

На примере этой дороги можно видеть ярко выраженную подчинительную связь внутри территории: связь раба, каторжанина со своим хозяином, в данном случае – с государством.

По легенде эта дорога связана с походом Ивана Грозного на Казань (1552) и является так называемой царской или ратной тропой (она якобы проходила по бездорожью, через глухие марийские леса вдоль левого берега Волги) – такой маршрут был частью его стратегии. Отряд прорубал просеки в тайге, стелил гати, возможно, где-то использовал местные тропы, а потом скрытно вышел к Казани, чтобы поддержать осаду города русскими войсками. Этот путь, на ходу созданный войсками, якобы затем население стало использовать для своих хозяйственных нужд как проторенную дорогу и гати. И уже после взятия Казани и основания Царевококшайска эту часть дороги использовали для строительства Царевококшайского тракта. С присоединением Казани дорога давала выход из Москвы в Заволжье, Сибирь, Среднюю Азию.

Традиции каторжного этапа были заложены транспортировкой по этому тракту в Сибирь участников стрелецкого бунта, опальных старообрядцев и запорожских казаков, а также тем фактом, что в 1774 г. по этой дороге везли на казнь Емельяна Пугачева.

От Владимира Сибирский тракт следовал на Казань, Пермь, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Каинск, Томск, Красноярск, Иркутск, а далее шли его ответвления. Одно из них – на Петропавловский порт. Что возили по этому пути? Товары как местного производства, так и привезенные из Поволжья, Урала, Сибири. Сибирские и поволжские купцы привозили товары из Бухары, Китая, Индии, Персии, с Кавказа.

Второй куст дорог – связки внутри европейской части России и дороги, ведущие в Европу. В этой категории можно выделить несколько разных подклассов: это дороги царские, по которым куда бы то ни было ездил царь, это дороги, связывающие с Европой и Прибалтикой, и это дороги, связывающие с другими центрами России. К первой категории относятся различные дороги, построенные Петром Первым для собственных поездок: Государева дорога, Петергофская и пр. Впоследствии русские цари следовали его примеру и прокладывали удобные трассы к местам своего отдыха в Финляндии и Крыму. Хотя известно, что Петр Первый грезил о европейских типах территориальной связанности, связанности имперской, рациональной, но особых успехов ему добиться не удалось. Ключевский о рвении Петра Первого к дорожному строительству пишет так: «Петр с неимоверными жертвами для окрестного населения прокладывал сеть грунтовых дорог от Азова до Москвы и в других направлениях. С основанием Петербурга пролегла извилистая дорога от Петербурга до Москвы, тянувшаяся верст на 750. По этой дороге даже иностранные послы добирались недель в пять вследствие грязи и поломанных мостов, дней по 8 дожидались лошадей на станциях … Трудность сухопутных сообщений обращала мысль на русскую реку, и Петр с удивительной силой внимания изучал эту единственную в мире сеть вечно движущихся и не требующих ремонта шоссейных дорог. …Ко всем этим работам не было и приступлено, из шести задуманных при Петре каналов, закончен был только один» [7, т. IV, с.113]

Но с государевыми дорогами дело обстояло иначе: дорога от пристани Нюхча на Белом море к Повенцу на Онежском озере была проложена по приказу Петра Первого сержантом Преображенского полка М.И. Щепотьевым за 20 дней (протяженность 264 км, строили крестьяне из соседних губерний) [5]. Дорогу построили качественную, что позволило использовать ее в ходе Северной войны для войск и грузов, главным образом пушек.

Аналогичный подход был реализован в Петергофской дороге (1710). По ее краям землю разделили на квадраты и раздали знати для строительства усадеб (концепт Рублевского шоссе в Москве). Оба этих примера однозначно иллюстрируют восприятие российской властью своей же территории: для нее это подчинительный тип связанности (такой подход сохранился и по сей день). Поэтому сегодня и перекрывают дороги, когда по ней едет чиновник государственного уровня (мы уже постулировали, что подчинительный тип связи предполагает контроль дороги со стороны того, кто подчиняет территорию).

Также важными элементами российской дорожной сети являются Старая Калужская и Старая Смоленская дороги, ведущие на Запад. Старая Смоленская дорога возникла в XIV–XV вв. Это старейший и кратчайший водно-сухопутный путь из Европы в Московские земли. Европейский подход к соединению территории отчетливо выражен в структуре этой дороги, к XVIII в. она становится прямой и полностью сухопутной [11]. В XVIII - начале XIX в. дорогу полностью обустроили в духе европейского рационализма. На ней появляются постоялые дворы, почтовые станции, ее отсыпают щебенкой и устраивают два плавучих моста через Днепр, что окончательно устанавливает круглогодичное сообщение между Смоленском и [Москвой](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0). Но эта рационализация, как и всякая рационализация на Руси, просуществовала недолго: по Старой Смоленской (как и по Старой Калужской) дороге отступали русские войска под натиском армии Наполеона в Отечественную войну 1812 г. По ней же Наполеон с остатками армии бежал из Москвы на Запад. По мнению некоторых историков, плохие дороги и суровый климат стояли в ряду причин провала военных операций Наполеона, а также Гитлера. Так, английский военный теоретик Л. Гарт в книге «Стратегия непрямых действий» пишет: «Если бы было проведено судебное расследование по поводу неудачи немецкой кампании 1941 года, то единственным решением было бы –поражение в результате естественных причин … Немецкие войска были разбиты не противником, а пространством». При всей спорности первого тезиса («не противником»), второй тезис кажется безусловным: европейцы вслед за римлянами, мыслящие территорию как выраженное синтаксическое единство, не могут завоевать территорию с распавшимися или несозданными внутритерриториальными связями. Не сложенная в синтагму парадигма российского пространства не может быть подчинена без предварительно выстроенной подчинительной дорожной связи. Почему Россия не содержала эти дороги в надлежащем виде? Потому что они были не чем иным, как чужой подчинительной инициативой.

Анализируя внутреннюю связность второго куста дорог, нельзя не упомянуть Ивангородскую дорогу, известную в XV-XVII вв., ныне исчезнувшую и заросшую, а также Стромынскую дорогу. В XII-XIII вв. последняя соединяла Москву с Суздалем и Владимиром на Клязьме, но с XV в. ее уже не стало. Эта разветвленная сухопутная дорога была торговой дорогой всей Северо-Восточной Руси, по которой циркулировал местный и дальний типично русский товар, обеспечивший русский стандарт потребления и целостность материальной культуры.

Последний третий куст исторических дорог России – это дороги, ведущие на Кавказ. К их числу следует отнести Большой Черкасский тракт (Ставрополь – Москва), датируемый XVIII в., Военно-Грузинская дорога того же периода (Владикавказ – Тбилиси), Военно-Сухумская дорога (Черкеск – Сухуми), Военно-Осетинская дорога (Кутаиси – Дарг-Кох), а также Крымская дорога. Важно отметить, что все эти дороги, с одной стороны, следствие политической воли, проявленной Екатериной Великой, известной почитательницей Дидро и идей французского Просвещения (в 1785 г. был подписан Указ об обустройстве Кавказской губернии), а с другой – это наследие некогда пролегавших на их месте древних торговых путей. Екатерина в своем указе велела построить почтовые пути, позже во время Кавказской и русско-турецких войн по этим дорогам перебрасывались войска; Военно-Грузинская дорога вела к контрольно-пропускным пунктам на российско-грузинской границе. Эту дорогу строили в конце XVIII в., а после присоединения Грузии к России (1801) началось строительство улучшенной Военно-Грузинской дороги, полотно которой было шоссировано в 1863 г. Описывая эти дороги, нельзя не отметить, что их выстроила Россия в целях установления подчинительной связи по классической модели, обеспечившей не только территориальную интеграцию, но и мощный обмен культурными смыслами, зафиксированный в русской классической литературе. Все эти обстоятельства объясняют и сегодняшние проблемы с этим регионом: Россия, один раз выстроившая в этом регионе подчинительную связь, не хочет отказываться от синтаксически обоснованной модели отношений в более широком контексте.

Важно также, что эти дороги не были новоделом: часть Военно-Сухумской дороги называлась турецкой тропой, которая была известна с древнейших времен как караванный путь. Именно этот караванный торговый путь отображен на венецианской торговой карте XIV в.

То же самое в полной мере относится и к Крымской дороге – одной из дорог, ведущей от Москвы на юг. Ее значение определялось особенным положением Крыма, который лежал на скрещении морских дорог с древним караванным путем на Индию: через крымские степи к Босфору Киммерийскому, а оттуда через Кавказ и Персию. Такой путь нужен был в первую очередь Великобритании как метрополии Индии. После поражения России в Крымской войне (1855), а в результате невозможности иметь военный флот и пользоваться Севастопольским портом, особое значение приобретает строительство участков железной дороги 45-й параллели. Ее проект был разработан еще до начала войны и начал осуществляться во время войны под давлением и по требованию той же Англии. Видимо, построить на таком месте подчинительную дорогу России было и остается очень трудной задачей.

Первой железной дорогой общественного пользования в России, как известно, стала Царскосельская железная дорога. Ее строительство началось 1 мая 1836 г. и проходило под руководством австрийского инженера Франца Герстнера. Бурное строительство железных дорог в России началось только во второй половине ХIХ в., как правило, под руководством австрийских и немецких инженеров. Вместе с железными дорогами в Россию пришли индустриализация, марксизм и революция.

В 1892 г. начал строиться один из участков Транссибирской магистрали – Западно-Сибирская железная дорога. Железная дорога представляет собой особый тип синтаксической связи. «Быстрый рост дорожного движения вызвал появление железной дороги, которая, в отличие от обычной дороги, дала применение более специализированной форме колеса», – пишет Маршал Макклюэн в своей знаменитой книге «Понимание медиа» [10, c. 49]. Другое колесо, другая дорога, другой способ движения создали другую цивилизацию, о которой здесь речь не идет. Эта цивилизация поездов, автомобилей и самолетов, цивилизация, изменившая структуру связности во времени и сделавшая синтаксические модели объемными, будет нами рассмотрена отдельно.

Постройку шоссейных дорог в России начали в 1817 г., что представляет собой пример европеизации. Влияние Европы и преимущественно Франции, где благодаря Наполеону дорожное строительство, как мы уже писали, было особенно развито и стимулировало применение европейских технологий. Однако российская реальность брала свое: «До 1840 года в среднем ежегодно открывалось не более 34 верст шоссе. В двадцатилетие с 1840 до 1860 г. эта цифра возросла до 258. С 1860 года деятельность правительства по постройке шоссе стала ослабевать (около 105 верст в год) и к 1867 году почти совершенно прекратилась». В результате даже там, где шоссейные дороги были проложены, на одну квадратную версту (1,138 кв. км) приходилось шесть саженей (12,8 м) шоссе, а на 100 жителей — 19 саженей (40,5 м). Для сравнения: во Франции на ту же квадратную версту было 1045,5 м шоссейных дорог, а на 100 жителей — 1299 м, т.е. соответственно в 82 и 32 раза больше.

Что можно увидеть в этой статистике? Любая европеизация проходит в России на крайне ограниченной территории – в двух столицах (столичных элитах), и по очень ограниченному набору направлений. Российская территория в ее исторической ориентированности на полисемантический асинтаксический Восток в массе своей поглощает и нивелирует любую европейскую инициативу. При всей «европейскости» европейской России основная часть страны была и остается далекой от европейских стандартов жизни, политики, связности, понимания времени и истории.

Итак, как с точки зрения типов связанности территории можно охарактеризовать российские дороги?

Их мало, и они складывались стихийно; дороги с твердым покрытием появляются только в XIX в., что на две тысячи лет позже, чем в Европе; в российской ментальности превалирует многосложное неоднозначно линейное представление о связи и взаимосвязи; построение дорожной сети и в особенности железных дорог является прямым следствием европеизации российского сознания, связывающего территорию линейными синтаксическими моделями (римское наследие); Россия и ее территория в рассматриваемом периоде (до ХХ в.) практически не развивалась по единому плану, все дорожные кусты привязаны к локальным периодам и задачам; в Россию вело несколько подчинительных путей; единственная колония России – Сибирь – не была ею в достаточной степени колонизирована из-за недостатка территориальной связанности. В России вертикальные парадигматические связи значительно мощнее горизонтальных синтагматических, что заставляет писать о ней как о стране территорий, а не как о территории страны. Сетка внутритерриториальных российских связей, скорее, напоминает иероглиф, нежели линейно выстроенное предложение. Если же и допустимо такое синтаксическое целое, то оно будет во многих отношениях рассогласованным: не будет согласования времен (многие регионы до сих пор живут в разных эпохах и существенно отличаются по социокультурным практикам), субъектно-объектные и причинно-следственные отношения нередко размыты (ослабленные коммуникационные каналы делают затруднительным трансляцию команд из центра в регионы, создание управленческих цепочек и технологий, приводят к повсеместной практике ручного управления, осуществляющейся тогда, когда нет работающей системы трансляции политической воли).

Промежуточное положение России между Востоком и Западом всегда подсказывало ей функционирование в режиме транспортного коридора, однако российская ментальность (и политическая, и обыденная) не предполагала выстраивания такой мощной линейной структуры.

Сегодняшний исключительно сырьевой экспорт, реализующийся в основном по трубе, представляет собой образец негуманитарной коммуникации, не транслирующей культурные смыслы. Это прямое следствие не построенной Россией межрегиональной связности. Именно из-за ее отсутствия Россия не смогла стать смысловым донором для других регионов, передать значимый набор смысловых сообщений. Традиционный сырьевой акцент экспортной корзины России на протяжении долгих веков был связан не столько с производственной отсталостью России, где на самом деле процветали многие производства, сколько с особым представлением о связанности территории.

**Список литературы**

1. [Бабиновская дорога](http://ru.wikisource.org/wiki/%D0%AD%D0%A1%D0%91%D0%95/%D0%91%D0%B0%D0%B1%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0) // [Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8C_%D0%91%D1%80%D0%BE%D0%BA%D0%B3%D0%B0%D1%83%D0%B7%D0%B0_%D0%B8_%D0%95%D1%84%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B0): В 86 т. Т. 3 (5): Банки — Бергер. СПб., 1891.
2. [*Воробьёв В.М.*](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B1%D1%8C%D1%91%D0%B2_%D0%92._%D0%9C.) Волоковые пути на главном [водоразделе](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%B7%D0%B4%D0%B5%D0%BB) [Русской равнины](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D1%83%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B0). Тверь, 2007.
3. *Голованивская М.К.* Ментальность в зеркале языка. М., 2009.
4. *Голованивская М.К.* О методе синтаксического описания территории // Город и время. Дюссельдорф; Самара, 2012 (Life sciences [Альманах] / Российско-германское объединение культурологов Stadt-Land-Globalia).
5. *Данков М.Ю.* Феномен «Осударевой дороги» 1702 года. Современные полевые исследования // [Краевед: [Сб. cт.](http://library.karelia.ru/cgi-bin/library/in_dmaterials.cgi?id=153&folder=14&material=735)]. Петрозаводск, 2007.
6. Дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: В 86 т. Т. 11 (21): Домиции — Евреинова. СПб., 1893.
7. *Ключевский В.О.* Сочинения: В 9 т. М., 1989.
8. Книга Большому Чертежу. М., 1950.
9. *Костюкович Е.А.* Еда: итальянское счастье. М., 2007.
10. *Макклюэн М.* Понимание медиа. М., 2007.
11. Старый Смоленский тракт // Малый экциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. СПб., 1909. Т. 2. Вып. 3.
12. *Топоров В.Н.* Пространство и текст // Текст: семантика и структура [Сб. cт.] / АН СССР, Ин-т славяноведения и балканистики. М., 1983.
13. *Фасмер М.* Этимологический словарь русского языка: В 4 т. СПб., 1996.
14. [*Шавырин В.Н.*](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A8%D0%B0%D0%B2%D1%8B%D1%80%D0%B8%D0%BD,_%D0%92%D0%B8%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80_%D0%9D%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87) Муравский шлях. Краеведческие очерки. Тула, 1987.
15. *Dumont-Le Cornec E.* Les routes mythiques. Geneve, 2009.