

Людмила ТЕРНОВАЯ

ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ СЕМАНТИКА ДОРОГИ

В статье показана специфика формирования символов дороги. Имея общие истоки в геополитическом смысле, они различались по частоте употребления и смысловой нагрузке в зависимости от того, где пролегла дорога, кто был основным ее пользователем, что стремились показать власти, вводя знаки ее обустройства.

The specificity of forming symbols of a road is shown in the article. These symbols had common geopolitical origins but were different in frequency of use and in the semantic load depending on where the road ran, who was the primary user of the route and what authorities sought to demonstrate by introducing road signs.

Ключевые слова:

геополитика, семантика, дорога, жизненный путь, власть; geopolitics, semantics, road, life path, power.

Во многих культурах дорога стала одним из самых ярких воплощений мифологемы пути. Взаимодействуя с философскими категориями «жизнь», «смерть», «бессмертие», понятие «путь» соотносится с расширением жизненного опыта героя по мере его движения от рождения к овладению высшими ценностями, к победе над своими слабостями, к счастью. Мифологема пути, трансформируясь, сохраняет неизменной свою сущность и опорные образы, вмещающая в себя сложнейшие аспекты смысла жизни, а также понимание вектора человеческой истории, со всеми его вариациями цикличности, линейности, реверсии и пр. Универсализм семантики пути является результатом смысловых связей этой мифологемы с топологией жизненного пространства. В ней заложены индикаторы социальной и духовно-нравственной ориентации, находящиеся в основе систем социального и геополитического символизма.

В таком символическом наполнении по-иному воспринимаются слова-сигналы, связанные с конкретизацией отдельных участков пути-дороги и встречаемых на ней препятствий. Хронотоп дороги вбирает в себя множество вариантов прохождения через определенное или неопределенное пространство и способов существования в нем. К ним относится комплекс повседневных практик (выход из дома и путь на работу), но также можно увидеть и отказ от рутинности бытия и предпочтение различных форм путешествия в другие пространства (уход, эмиграция и т.д.). Дорога может стать работодателем, предоставив человеку работу — строителя, извозчика, курьера, регулировщика движения, коммивояжера, заправщика АЗС. Дорога диктует человеку, вступающему на нее, правила поведения. Их нарушение, в отличие от нарушения правил, вытекающих из законов пребывания в других пространствах, обнаруживается незамедлительно. Незамедлительно приходит и расплата за нарушение.

Дорога не пугает, а искушает тех, кто готов ее принять. Она их околдовывает, очаровывает, опьяняет мечтой о новых берегах. Искушение — необходимый шаг к ощущению собственной избранности, знак пассионарности тех, кто выбрал дорогу как судьбу. Искушением славы, открытия, утверждения собственной силы были испытаны все, кто вел за собой народы в великих переселениях, прокладывал новые географические маршруты, мостил пути там, где никто ранее не мог об этом помыслить. И т.к. предназначение этого пути считалось уделом не человеческим, а божественным, то в символической телеологии дороги неизбежным было появление двойственности цели — реальной (достижимой) и идеальной (недостижимой). Каждый миг пребывания на дороге, в т.ч. дороге жизни, необходимо делать выбор в пользу продвижения к одной из этих целей. Убедившись в тщетности предпринимаемых усилий,

ТЕРНОВАЯ

Людмила
Олеговна —
д.и.н., профессор;
профессор кафедры
социологии и
управления
Московского
автомобильно-
дорожного
государственного
технического
университета
(МАДИ)
8166272569@mail.ru

вновь стоять перед выбором, склоняться в пользу другого пути, ведущего к другой цели. Чередование этих моментов выбора и отрезков пути, пройденных по направлению к избранным целям, сплетается в узор, напоминающий спираль ДНК.

Можно было бы назвать этот замысловатый путь счастьем, если бы картину не портила неотвратимость выбора, сравнимая с ситуацией на развилке дороги. А если это история страны, общества, цивилизации — то и на их развилке¹. Сложно понять, от чего страх развилки дороги был большим — от предположений о препятствиях и опасности на настоящей дороге или от горького опыта развилки истории. Но только вот символ развилки, как и перекрестка, наполнился отрицательным смыслом. Хотя было немало исторических фигур, которым удавалось увлечь за собой массы, вдохновенно убедив их в том, что за очередную развилку истории надо благодарить судьбу, ибо не развилка это вовсе, а момент истины, когда открывается путь в светлое будущее.

Геополитическая семантика дороги тесным образом соприкасается с предметным полем гуманитарной географии². Дорога выступает скелетом пространства, на который наслаиваются экономический, внутривластный, социальный и духовный ландшафты. От силы и гибкости этого скелета, его способности улавливать значимые перемены в каждом из таких ландшафтов зависит и их связанность друг с другом, в конечном счете — их идентичность. Важность такого процесса очевидна, когда речь идет о пространстве страны. Не менее ценно понимание особенностей региональной и локальной идентичностей. В XXI в. вариантов дорог стало намного больше, чем раньше. Без знакомства с «алфавитом» дорожной грамотности сложно прожить как в современном мегаполисе, так и в безлюдном и бездорожном пространстве. Семантика

¹ См., напр.: Гайдар Е.Т., Чубайс А.Б. Развилки новейшей истории России. — М.: ОГИ, 2011; Карацуба И.В., Курукин И.В., Соколов Н.П. Выбирая свою историю. «Развилки» на пути России: от Рюриковичей до олигархов. — М.: КоЛибри, 2005.

² Замятин Д.Н. Гуманитарная география: Пространство и язык географических образов. — СПб.: Алетей, 2003; Замятин Д.Н., Замятина Н.Ю., Митин И.И. Моделирование образов историко-культурной территории: методологические и теоретические подходы / отв. ред. Д.Н. Замятин. — М.: Институт Наследия, 2008.

дороги и есть тот «букварь», который раскрывает смысловое содержание и графическое описание знаков дороги; без них человечество потеряет свои коммуникационные способности, а значит, перестанет быть человечеством.

С геополитической точки зрения история дорог поучительна не только потому, что она заставляет нас верить в силу и возможности человеческого разума и в упорство людей. В результате напряженного труда появлялись дороги, отличавшиеся немислимостью для ранних цивилизаций совершенством и продуманной системой эксплуатации. Знать историю древних дорог важно еще и потому, что они изначально были для людей большим, чем местом их передвижения, — они становились хранилищем знаний о том, куда можно идти и куда нельзя, о спутниках, которых желательнее выбирать и от которых надо бежать. Исключительная значимость дорог для формирования ранних государств, кристаллизации самой идеи власти способствовала тому, что история создания каждой дороги закладывала основание в геополитическую семантику пути.

Дороги в разных частях земли обладали собственной символикой, отражающей особенности местности, проживающего там народа, его хозяйственной жизни и социального устройства. В то же время прочтение символов всех этих дорог не вызвало труда у представителей других территорий, других культур. Все они складывались в некий общий праязык. Хотя О. Шпенглер называл дорогу прасимволом египетской культуры³, этот прасимвол можно приписать всему человечеству в целом. Дорога была одним из первых синтетических символов, вбирающих в себя представления о течении воды и течении времени, ибо сухопутному пути предшествовал путь речной, а вода течет, подобно времени. Дорога отражала значение символов пространства, пролегая по равнинной или горной местности, обвивая ее и одновременно впитывая суть знаков, касающихся каждого элемента рельефа земной поверхности.

Любой человек и любое общество являются обладателями 4 витальных ресурсов: денег, жизненной энергии, знаний и времени. Каждый из них выступает не просто

³ Шпенглер О. Закат Европы. Очерки морфологии мировой истории. Всемирно-исторические перспективы. — М.: Мысль, 1998, т. 2, с. 352–354.

сам по себе, а как измеритель доли социального капитала, от накопления которого не в меньшей степени, чем от накопления капитала физического, финансового и человеческого, зависит уровень взаимосвязанности в обществе. Осознание связи человеческой истории с витальными ресурсами, стремление обладать, а затем и управлять ими на уровне государственных структур начинается со времени формирования национальных государств. Поэтому совпадение старта этого процесса в Европе с возрождением дорог не было случайным. Вслед за пониманием значимости фиксации границ государства в юридическом, международно-договорном плане и обеспечения их охраны власти видели настоятельную необходимость закрепления роли и, более того, мифологии границы в сознании населения. Без этого страна не могла не быть уязвимой для внешних врагов и для сепаратистских сил. Границы надо было связать с центром государства. По мере развития промышленности к политическому центру добавлялись центры экономического роста, привлекающие массы окрестного сельского населения и жителей других районов страны.

Мобильность человека новой эпохи носила принципиально иной характер по сравнению со средневековым периодом, а потому и фиксировалась она уже по другим признакам, в т.ч. и по характеру дороги, которая вела из сельской местности и мелких городков в новые промышленные центры. Этот характер дороги угадывался в новых дорожных знаках, отмеряющих расстояния, в рождающейся системе обслуживания путников, а главное, в стремительном изменении средств передвижения по дорогам. Все это постоянно добавляло новые символы дороги. Потому даже в современной истории, наряду с военно-стратегической и социально-экономической ролью, дороги продолжают играть символическую роль.

Одной из новых особенностей символической роли дороги стало то, что в условиях растворения человека в формируемом капиталистическими реалиями массовом обществе социально значимые дороги в общественном сознании ассоциируются с определенными личностями, в первую очередь главами государств. Их активность в создании национальных дорог воспринималась гражданами как политический успех. Первой подобной

фигурой был президент США В. Вильсон, являвшийся страстным автолюбителем. Увлечение президента повлияло на финансирование работ по строительству общественных дорог. К началу 1920-х гг. в США было построено более 250 так называемых именных магистралей, названных в честь исторических личностей и событий.

В восприятии судьбы России, ее геополитического предназначения тесно переплелись образы метафор пути и строительства. Соединение их в единый образ неоднократно означало готовность государства к переменам: в Петровскую эпоху; в годы, когда к власти пришли большевики; в начале эпохи Горбачева при выборе пути реформ. Всякий раз История из богатейшего арсенала метафор выбирала те, что отвечали запросу будущего на возвращение чего-то очень важного из утерянного населением страны и властью в прошлом. В совсем недавнем прошлом нашей страны такая перемена произошла в духовном восприятии дороги. Своеобразным символом перестройки стало выражение, сложившееся на основе реплики из главного «перестроечного» фильма Тенгиза Абуладзе «Покаяние» (1987): «Зачем эта дорога, если она не ведет к храму?». Казалось, что избранная дорога к реализации идеалов, путь к истине, чистой, духовной жизни, будет дорогой света и надежд.

Долгие годы и даже столетия состояние дороги служило одним из простых и надежных индикаторов эффективности государственной политики. Семiosфера дороги продолжала наполняться новыми образами и смыслами, сравнение которых позволяло находить параллели и расхождения в методах и средствах обустройства дороги и государства. В условиях формирования глобального социума дорога превращается одновременно и в базовую социальную практику, и в базовую метафору пространства жизненного опыта. Она может быть представлена как бесконечный путь, ведущий человека через различные социальные институты со сменой и расширением набора социальных ролей, как определяющий каркас его идентичности. Понимание специфики такого каркаса позволяет увидеть жизненную дорогу каждого человека или социальной общности в комплексе многообразных отношений, реализуемых в реальных и гипотетических пространственных полях.