

ГЕОГРАФИЯ

*Михаил Григорьевич ГАНОПОЛЬСКИЙ —
главный научный сотрудник
Института проблем освоения Севера СО РАН,
доктор философских наук, профессор*

*Роман Юрьевич ФЕДОРОВ —
младший научный сотрудник
Института криосферы Земли СО РАН*

УДК 911.37

МАГИСТРАЛИ ОСВОЕНИЯ КАК ОСНОВА ФОРМИРОВАНИЯ КУЛЬТУРНОГО ЛАНДШАФТА РЕГИОНА (ОПЫТ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ)

АННОТАЦИЯ. Работа посвящена ретроспективному анализу магистральных маршрутов колонизации Сибири с точки зрения их воздействия на культурный ландшафт. Предпринята попытка реконструировать топологию распространения на колонизируемом пространстве образцов жизненного уклада и форм хозяйствования, характерных для узловых городов сети наступления на Сибирь.

The paper deals with the retrospective analysis of the main directions of colonizing Siberia in the context of their impact upon cultural landscape. The authors attempt to reconstruct the topology of lifestyle expansion and economy samples characteristic for the focal cities that sent raid troops to Siberia during colonizing period.

В последнее время сухопутные и водные транспортные пути рассматриваются не только как артерии хозяйственной жизни, но и как своеобразные силовые линии, организующие культурное пространство [1], [2]. Продуктивность такого подхода повышается, когда он становится каркасным, то есть линейная часть транспортной сети мыслится в единстве с узловыми элементами — средоточием хозяйственной, социальной, культурной жизни [3].

Каркасные модели доказали свою эффективность при оценке состояния и перспектив развития различных социальных объектов с артикулированной пространственной структурой. Используются они и в целях реконструкции среды обитания и форм жизнедеятельности на том или ином историческом материале. В сходном ключе нами был предпринят ретроспективный анализ магистральных маршрутов колонизации Сибири. Конечно, многие из этих маршру-

тов не сохранились, но они продолжают присутствовать в современных культурных ландшафтах в качестве архетипических элементов эскиза первоначального освоения. Поэтому даже схематичная реконструкция позволяет, во-первых, судить о топологии распространения на колонизируемом пространстве образцов жизненного уклада и форм хозяйственной жизни, а во-вторых — связать данные образцы с их прототипами, характерными для узловых городов сети наступления на Сибирь (Великий Устюг, Тотьма, Каргополь, Сольвычегодск и др.). Тем самым географическое положение этих городов, их специфический жизненный уклад, особенности экстенсивного развития, обусловленные прокладкой новых путей, могут быть представлены в рамках единой структурно-функциональной модели «организация-коммуникация-ценности». Преимущества этой модели проявляются при поэтапном рассмотрении процесса освоения.

Первый этап целенаправленного освоения сибирских земель с начала XVII до середины XVIII века был связан с формированием комплекса сухопутных дорог, именуемого Сибирским путем. Одним из его главных организующих звеньев стала Бабиновская дорога, соединившая Соликамск и Верхотурье, а впоследствии продленная до Тюмени и Тобольска. Бабиновскую дорогу нередко называют «дорогой, создавшей Россию», ввиду того, что на протяжении почти полутора веков она выступала в качестве стержневой магистрали освоения сибирских земель. Дорога способствовала утверждению на вновь присоединенных землях не только важнейших атрибутов русской государственности, но и стандартов духовной культуры [4]. Так, в Соликамске, Верхотурье, Тюмени и Тобольске с конца XVII — до середины XVIII столетия были возведены выдающиеся образцы местного храмового и гражданского зодчества, основаны крупнейшие монастыри, ставшие своего рода духовными маяками на маршруте освоения [5], [6], [7].

Города — узловые пункты Сибирского пути, выполнявшие функции административных форпостов, инициировали процесс формирования аграрных и промышленных зон и соответственно — новых поселений, расширивших область влияния опорного каркаса. Это и стало причиной смещения во второй половине XVIII в. основного фронта хозяйственного и социокультурного развития на несколько сотен километров южнее Сибирского пути (рис. 1). Поэтому и Бабиновская дорога стала постепенно утрачивать свое бывшее значение, уступив эту роль Большому Сибирскому тракту. Вслед за этим и города Великий Устюг, Соликамск, Верхотурье, Тобольск оказались на периферии социально-экономического и культурного простиранья России на Восток.

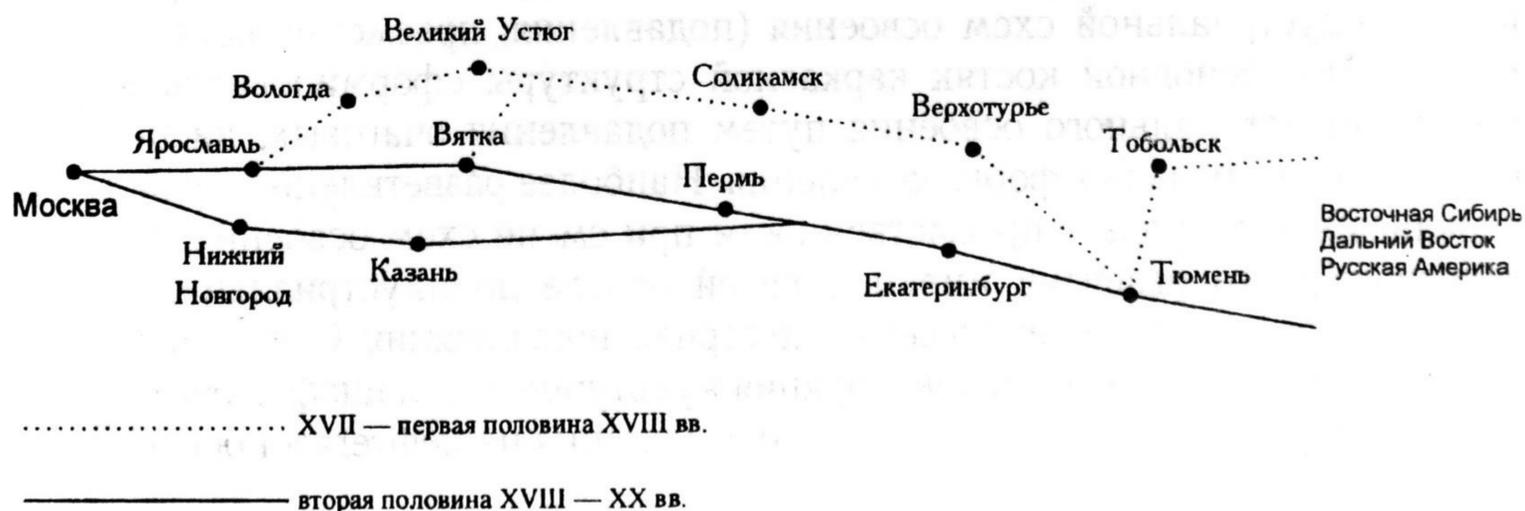


Рис. 1. Этапы формирования сети опорно-тыловых центров колонизации Сибири

И все же ценностное своеобразие этих городов сохранилось. И сегодня они продолжают репродуцировать культурные ценности эпохи своего расцвета. Даже не будучи объединены транзитной дорожной сетью, они тем не менее намечают незримую силовую линию, пронизывающую характерный для данных мест культурный ландшафт. Ее экспликация позволяет не только воссоздать географию распространения артефактов материальной культуры, по которым можно реконструировать внешний облик прошлого, но и понять, почему в некоторых небольших городах Севера России, оказавшихся в стороне от современных полимагистралей (Тотьма, Каргополь, Сольвычегодск, Чердынь, Верхотурье и др.), повседневный уклад все еще хранит отдельные достаточно архаичные нормы поведения, общения, хозяйственной жизни.

Реконструкция историко-географических магистралей обладает целым рядом эвристических возможностей, поскольку предметом исследования становится не только пространственно-временная характеристика социокультурных явлений данного региона, но и соответствующая организационно-коммуникативная структура. Тем самым в дополнение к существующим методикам сравнительного анализа, решающим задачу выявления и обоснования типичных или уникальных черт, присущих определенному культурному ландшафту, построение историко-географических магистралей позволяет глубже проникнуть в суть происходивших здесь культурных сдвигов.

Примером подобного исследования может служить реконструкция путей освоения, пролежавших через территорию современной Тюменской области — региона, который хранит следы разнящихся между собой освоенческих форм: аграрной, складывавшейся в течение трех столетий, и промышленной (причем наиболее значимым был период интенсивного и массивного индустриального освоения нефтегазоносного Тюменского Севера) [8]. На доиндустриальном этапе здесь формируется линейный маршрут колонизации — след военной экспансии и последующего закрепления на территории. Он определяет направление освоения, намечает новые ориентиры хозяйственного развития территории, закладывает основу попутной схемы расселения в качестве примитивного каркаса. В дальнейшем происходит изменение характера освоения. Остроги теряют свое военное назначение и становятся административно-хозяйственными поселениями. В схеме расселения появляются новые элементы, диффузно передающие нововведения как от центра к центру, так и радиально — от центра к периферии. Развиваются торговые связи, транспортные линии, обеспечивающие культурную и общностную коммуникацию в пределах линейной трассы освоения-расселения.

Сложившаяся к настоящему времени пространственная структура региона является результатом различных способов взаимодействия доиндустриальной и новой индустриальной схем освоения (подавления, преемственности, компромисса). Так, основной костяк каркасной структуры сформировался в период нового индустриального освоения путем подавления очаговых, дисперсных и иных доиндустриальных форм расселения. Наиболее разветвленные участки развивались как результат преемственности при смене схем освоения. А участки фрагментарного развития имеют в своей основе доиндустриальную схему с различной степенью последующего индустриального влияния. С этой точки зрения особый интерес вызывает реконструкция культурного ландшафта региона периода массивного индустриального наступления на нефтегазоносный Тюменский Север [9].

Есть у данной модели еще один аспект — прогностический. Возникающая время от времени ностальгия по утраченному культурному ландшафту заставляет задуматься о сходстве региона с организмом, в «анатомии и физиологии»

которого помимо хозяйственных и административных центров важную роль играют локусы, задающие определенный духовный стандарт. Прозябание последних — тревожный симптом понижения статуса региона до роли ресурсной провинции, лишенной основы культурной самобытности, а соответственно и здоровой перспективы. Поэтому сохранившиеся до наших дней самобытные образцы жизненного уклада и духовной культуры прошлого интересны не только в познавательном-ознакомительном плане в качестве музейных экспонатов. Не исключена возможность их социально-технологической интерпретации в контексте социокультурного опыта, необходимого в процессе перехода региональных сообществ к постиндустриальным формам развития. И реконструкция историко-географических магистралей — одно из средств структурирования и инструментализации данного опыта.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Веденин Ю. А. Информационные основы изучения и формирования культурного ландшафта как объекта наследия // Известия РАН. Серия географическая. 2003. № 3. С. 7-13.
2. Каганский В. Л. Культурный ландшафт и советское обитаемое пространство: Сборник статей. М.: Новое литературное обозрение, 2001. 576 с.
3. Лаппо Г. М. Концепция опорного каркаса территориальной структуры народного хозяйства: развитие, теоретическое и практическое значение // Известия АН СССР. Серия географическая. 1983. № 5. С. 16-28.
4. Бабиновская дорога — путь длиною в 400 лет. Березники, 1998. 68 с.
5. Очерки истории и культуры города Верхотурье и Верхотурского края. Екатеринбург: Изд-во Уральского университета, 1998.
6. Культурный ландшафт Русского Севера / Отв. ред. А. А. Иванова, В. Н. Калужков. М., 1998. 136 с.
7. Манаков А. Г. Геокультурное пространство северо-запада Русской равнины: динамика, структура, иерархия. Псков: Центр «Возрождение», 2002. 300 с.
8. Ганопольский М. Г., Литенкова С. П. Структура расселения в Тюменской области: особенности генезиса и перспективы развития // Известия РАН. Серия географическая. 2005. № 3. С. 56-62.
9. Ганопольский М. Г., Литенкова С. П. Влияние структуры расселения Тюменской области на формирование региональной общности (опыт социально-пространственного анализа) // Вестник Тюменского госуниверситета. 2004. № 4. С. 47-52.