

# **Дороги как компонент историко-культурного ландшафта**

## **Roads as a component historical and cultural landscape**

**Тимофеев А.Н.**

канд. биол. наук, заведующий кафедрой экологического образования Воронежского государственного педагогического университета, г. Воронеж, Россия  
e-mail: [www72@bk.ru](mailto:www72@bk.ru)

**Timofeev A.N.**

PhD, Head of the Department of Environmental Education, Voronezh State Pedagogical University, Voronezh, Russia  
e-mail: [www72@bk.ru](mailto:www72@bk.ru)

### **Аннотация**

Дорожно-транспортный комплекс, как составляющая культурного ландшафта, – это измененная человеком среда, которую он в течение жизни многих поколений приспособливает для своих нужд. Целью работы явилось выяснение значения дорог с позиций морфокультурного ландшафтогенеза и определение подходов к классификации и изучению дорог в геокультурном пространстве. Процесс формирования, динамика и развитие дорожно-транспортных комплексов, происходит в результате взаимодействия природы и общества в конкретных ландшафтных условиях. В основу разделения дорожной сети на определенные геокультурные категории положена классификация культурных ландшафтов, предложенная Д.Е. Косгроувом. Если считать, что появление путей сообщения – это результат взаимодействия общества и природы в конкретных ландшафтных условиях, то в основе дифференциации качественного разнообразия дорог следует рассматривать общественные отношения. Дорожно-транспортные комплексы рассматриваются как один из факторов историко-культурного развития территории, средоформирующего и воспроизводящего привычные условия жизни людей, определяющего сохранение в разнообразных территориальных формах «генофонда» культуры. При изучении дорожных комплексов в культурных ландшафтах выделяются методики, направленные на определение визуальной привлекательности пейзажей, в рамках интегральных оценок их рекреационного потенциала при проектировании дорожно-транспортной сети.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортная сеть, геокультурное пространство, историко-культурный ландшафтогенез, культурный ландшафт.

### **Abstract**

The road transport complex, as a component of the cultural landscape, is an environment modified by man, which he adapts to his needs during the life of many generations. The aim of the work was to clarify the significance of roads from the standpoint of morphocultural landscape genesis and to determine approaches to the classification and study of roads in the geocultural space. The process of formation, dynamics and development of road transport complexes occurs as a result of the interaction of nature and society in specific landscape conditions. The classification of cultural landscapes proposed by D.E. Cosgrove is used as a basis for dividing the road network into certain geocultural categories. If we consider that the emergence of communication routes is a result of the interaction of society and nature in specific landscape conditions, then public relations should be considered as the basis for differentiating the qualitative diversity of roads. Road transport complexes are considered as one of the factors in the historical and cultural development of the territory, which

forms and reproduces the usual living conditions of people, determining the preservation of the "gene pool" of culture in various territorial forms. When studying road complexes in cultural landscapes, methods are identified that are aimed at determining the visual attractiveness of landscapes, within the framework of integrated assessments of their recreational potential when designing a road and transport network.

**Keywords:** road transport network; geocultural space; historical and cultural landscape genesis; cultural landscape.

### **Введение**

Наряду с традиционными комплексными физико-географическими исследованиями, ландшафт может рассматриваться под специфическим углом зрения, как фактор историко-культурного развития территории и составляющая геокультурного пространства, неотъемлемым компонентом которого является дорожно-транспортная инфраструктура. Введение ландшафтной основы в анализ историко-культурного развития территории и исследование роли дорог в формировании и развитии геокультурного пространства, переносит акцент с физико-географических и ресурсных качеств ландшафта на его дорожно-транспортный потенциал [1]. Необходимость теоретических и научно-практических разработок, позволяющих осуществить анализ и историческую оценку дорожно-транспортного потенциала территорий, возрастает в силу унификации культуры, центростремительных тенденций ее распространения и всеохватности «волны» инокультурного воздействия. На фоне нивелирования культурных различий усилия, направленные на сохранение культурного своеобразия территорий, повышают значимость исследования формирования исторически уникальных дорожных комплексов.

Целью работы явилось выяснение значения дорог с позиций морфокультурного ландшафтогенеза и определение подходов к классификации и изучению дорог в геокультурном пространстве.

### **Методология историко-культурного ландшафтогенеза**

Понятие культурного ландшафта, так же, как и культуры, имеет несколько значений. Историки, историки-географы, экологи и культурологи включают в это понятие результаты человеческой деятельности, воплощенные в форме материальной культуры. Это, например, дома, изгороди, мосты, маяки, дороги, каналы и мн. др., все то, чем люди насыщают первозданный природный ландшафт [2].

Другая, более общая точка зрения, берет свое начало с работ Л.Н. Гумилева, истолковавшего понятие этнос не только как определенный тип общности людей, но и как среду их обитания. Аналогично, в понятие культурного ландшафта включается не только измененная природа и искусственные сооружения, но и сам человек, как носитель определенного типа культуры. Французский философ А. Бергсон, пользуясь языком экзистенциалистов, отметил, что человек «заброшен» в ландшафт, обречен быть в ландшафте. Его бытие ландшафтно по существу, а вне ландшафта человек немыслим. Эта трактовка имеет свои достоинства и недостатки [3].

К достоинствам можно отнести то, что человек в культурном ландшафте, так же, как и в этносе, не противопоставляется окружающей среде, а рассматривается как ее составная часть. Недостатком критики считают то, что в такой трактовке культурный ландшафт теряет свою овещественность и скорее отражает различия в культурном уровне людей, населяющих регионы [4]. Мы будем следовать более узкому определению культурного ландшафта, как измененной человеком природы вместе с формами его материальной культуры.

Дорожно-транспортный комплекс, как составляющая культурного ландшафта, – это измененная человеком среда, которую он в течение жизни многих поколений приспособливает для своих нужд. Степень этих изменений может быть различной. Девственный лес с несколькими случайными тропами и огромный город с его асфальтом и многоэтажными домами – это два примера культурных ландшафтов, хотя они разительно не похожи друг на друга. В широком смысле культурными ландшафтами называют любые ландшафты, в

создании которых человек играл определенную роль [5].

Компоненты культурного ландшафта создаются не одним поколением людей и в отношении дорожной структуры могут включать как древние компоненты, представленные старыми дорогами или их остатками, аллеями старовозрастных деревьев, сохранившимися вдоль уже исчезнувших дорог, заброшенной или функционирующей дорожной инфраструктурой и т.д., так и современные, созданные с использованием новейших технологий. Каждое новое поколение накладывает на культурные ландшафты свой особый отпечаток, и это порождает в итоге их яркую индивидуальность.

### **Ландшафтно-культурный подход в изучении дорожно-транспортных комплексов**

Формирование и эволюция понятия дорожной архитектуры в культурном ландшафте, которое отражает существование взаимоотношений между природными ландшафтами и многообразными явлениями в развитии общества, определяется традиционными исследованиями ресурсных и экологических качеств ландшафта в физической географии, в ландшафтоведении, в культурологии. Представления о роли дорог в системе «природа-культура-общество» разрабатываются также в ряде других направлений научных и прикладных исследований, страноведении, географии, культуры, истории, этнографии, памятниковедении, ландшафтной архитектуре.

Современным подходом в изучении роли дорог в культурных ландшафтах является геокультурный подход. Он направляет внимание на взаимодействие пространственных культурных процессов и явлений, с рассмотрением территориальных форм существования культуры в общем контексте развития территории. Кроме всего прочего, как индикаторы пространственно-временной динамики в развитии дорожно-транспортных систем, истории формирования и развития геокультурного пространства важны размещающиеся в ландшафтах объекты и элементы историко-культурного наследия. Их типы, сочетания, специфика размещения воспроизводят исторически конкретные формы и качественное своеобразие различных этапов исторического развития дорожно-транспортных систем отдельных районов [6]. Ландшафтный подход при изучении формирования и развития дорог раскрывает пространственно-временное распределение отдельных транспортных путей в связи с ландшафтной средой, а природные геосистемы образуют дополнительную систему «координат» в геокультурном пространстве [7].

В результате исследований с применением ландшафтно-культурного подхода выясняются характер и закономерности исторического взаимодействия элементов культуры и ландшафтной среды, при этом конкретизируется роль дорог в природных геосистемах в процессе распространения и пространственной организации территориальных комплексов культуры, а также выделяются природно-территориальные комплексы, влияние которых на формирование дорог в неоднородном геокультурном пространстве проявилась наиболее отчетливо.

Среди современных подходов в изучении дорожных комплексов в культурных ландшафтах выделяются также методики, направленные на определение визуальной привлекательности пейзажей, в рамках интегральных оценок его рекреационного потенциала и при проектировании дорожно-транспортной сети. Среди работ, характерных для такого направления, следует упомянуть исследования П.П. Кавалаяускаса [8], Л.И. Мухиной [9], В.В. Савельевой [10], А.Ж. Меллума [11] и др. Такие методики позволяют количественно и адекватно оценить разнообразие пейзажей, насыщенность территории историко-культурными памятниками, в частности, в связи с конкретными проектами дорожных систем. Теоретический интерес представляют также взгляды последователей школы К.О. Зауэра. Согласно их воззрениям, эстетический потенциал ландшафта является отражением субъект-объектных отношений в закономерно сложившемся природно-культурном комплексе. Культурный ландшафт представляет сочетание элементов земной поверхности, измененных, либо сформированных благодаря деятельности населения-носителя определенного типа культуры. Таким образом, по характеру изменений ландшафта, включающую архитектурную планировку дорожных комплексов, можно судить об эстетических воззрениях определенных

этнокультурных общностей в различные эпохи их развития [12].

### **Эволюция дорожной сети как следствие саморазвития культурного ландшафта**

Процесс формирования, динамика и развитие дорожно-транспортных комплексов, происходит в результате взаимодействия природы и общества в конкретных ландшафтных условиях. По мнению Б.Б. Родомана [13], несмотря на то, что культурный ландшафт – целостная система, созданная трудом многих поколений, его, как правило, никто специально не изобретал и не конструировал. Как и другие элементы культуры – язык, ремесло, архитектура – культурный ландшафт обладает способностью к стихийному самоусовершенствованию. Создавая дорожно-транспортные комплексы, люди подражали предкам и отбирали самое привлекательное из того, что отмечали у соседей. Даже стараясь точно копировать образцы, они не могли достигнуть полного сходства за неимением подходящего материала, при иных навыках и местных условиях. Эти отклонения сыграли роль мутаций, а получившиеся в итоге конструктивные варианты дорог, улиц, их форм и стилей подвергались строгой селекции. Время испытывало их на физическую долговечность и моральный износ, они конкурировали друг с другом при отборе на роль прототипа для дальнейшего строительства.

Исторически сложившийся культурный ландшафт – это не только сочетание пейзажей, но и кладовая национального опыта. На окраинах старых городов, в посадах и предместьях без всяких специальных расчетов сформировались удобные уличные сети, которые экономили земельную площадь, энергию пешеходов и транспортных животных, препятствовали распространению пожаров и заключали в себе другие, уже забытые теперь оптимумы. Конфигурация пешеходных дорог, дорожная постройка в речных долинах, на вершинах холмов и крутых склонов, приспособление и планировка дорожной структуры к особенностям климата, многоярусная растительность сельских улиц, форма и расположение подъездов к сельскохозяйственным угодьям – все это сформировалось на основе сложной и тонкой логики саморазвития культурных ландшафтов.

### **Дифференциация дорожно-транспортной системы в геокультурном пространстве**

В основу деления дорожной сети на определенные геокультурные категории положена классификация культурных ландшафтов, предложенная Д.Е. Косгроувом (*Cosgrove*) [14]. Если считать, что появление путей сообщения – это результат взаимодействия общества и природы в конкретных ландшафтных условиях, то в основе дифференциации качественного разнообразия дорог следует рассматривать общественные отношения. Так в любом обществе мы сможем обнаружить доминантную группу, социальный слой или класс, находящийся у власти и распоряжающийся ресурсами страны и капиталами. Достигнутые преимущества позволяют доминантным группам навязывать остальным свой образ мира и свои эстетические взгляды, наиболее созвучные их опыту и ценностям. Такая доминантная группа осуществляет свою культурно-промышленную гегемонию над обществом, в том, числе и передавая ему свое представление о «нормальных» ландшафтах. Такие ландшафты Д. Косгроув называет доминантными. Но в то же время существуют и другие, субдоминантные или альтернативные культуры, которые можно описать с точки зрения возрастных, половых или этнических различий. По своей природе они менее заметны, чем доминантные, хотя для того, чтобы их увидеть, иногда достаточно лишь изменить масштаб наблюдения. Субдоминантные культуры порождают культурные ландшафты 3 типов: остаточные, подавляемые и эмерджентные (возникающие). Формирование общих черт дорожно-транспортных систем мы рассмотрим на примерах как доминантных-коммунистических ландшафтов, так и субдоминантных остаточных – дворянских усадебных ландшафтов.

Дворянские усадьбы субдоминантного остаточного культурного ландшафта появились в России в 18 в. и вплоть до 1917 г. оставались ядром сельского ландшафта, выделяясь своей архитектурной планировкой дорог и особым бытом. Среднее и мелкопоместное дворянство обратилось к устройству своих усадеб после появления в 1762 г. Екатерининского манифеста о вольности дворянства. Если раньше прокладка дорог большей частью формировалась

стихийно, то на территории усадеб она стала впервые организовываться по плану, в соответствии с художественными и эстетическими вкусами своего времени. Многочисленные дорожки к цветникам, лужайкам, мостикам, беседкам, гротам и павильонам, а также аллеи, не только придавали усадьбам их живописный облик, но и несли глубокую символику, которую нам даже не всегда удастся расшифровать из-за недостатка классической и теологической образованности. А так как история мирового садово-паркового искусства к тому времени уже насчитывала не одно столетие, то с приходом каждого нового стиля менялась территориальная организация дорог в садах и парках и их семантическая (знаковая) нагрузка. Таким образом, дворянские усадьбы как бы отразили в себе характерные черты архитектурной закладки дорог каждой культурной эпохи, и в соответствующих природных условиях, они дополнили и сформировали особый культурный ландшафт – дворянский усадебный. Но это оказалось недолговечным.

Революция 1917 г. внедрила в общественную практику совершенно новые принципы, которые коренным образом изменили традиционный культурный ландшафт. Основой идеологии нового режима стало разрушение старой аристократической и буржуазной культуры. И первыми погибли старинные усадьбы и приусадебные парки со своей дорожно-архитектурной изысканностью. Вместе с ними сошли на нет и их функции важнейших локальных культурных центров. Эта тенденция отразилась в наименовании дворянских усадебных ландшафтов, как остаточных субдоминантных.

Таким образом, с приходом советской власти появился коммунистический ландшафт, являющийся одним из самых ярких примеров доминантных ландшафтов со своей дорожной планировкой. По идеологическим соображениям, во время Компании по борьбе с религией были закрыты или разрушены церкви, монастыри, часовни – основные элементы православного культурного ландшафта. Вместе с памятниками народной архитектуры, старинными ремеслами и промыслами исчезли обычаи и традиции общинного рационального природопользования, исчезли дорожные коммуникации, соединяющие эти исторически сложившиеся центры. Форсированная урбанизация и индустриализация принесли необратимую «реконструкцию» старых дорог, в ходе которой уничтожались кварталы, улицы и целые районы старинной городской застройки. Большинство городов потеряло свою историческую культурную среду. Особый ущерб был нанесен старинному городскому ландшафту с его дорожной архитектурой в 1960-1970 гг., когда повсеместно развернулось массовое жилищное строительство с использованием однообразных схем многоэтажной застройки и планировкой новых уличных кварталов.

Коммунистический ландшафт имеет и свои сакральные функции. В первую очередь, его элементы маркируют территорию, которая находится под контролем коммунистической идеологии. Этой цели служат лозунги и цитаты, памятные доски в знак того, что здесь жили и работали те или иные выдающиеся деятели. С другой стороны, элементы коммунистического ландшафта позволяют определить, какое место выполняет собственно сакральные функции и каков его статус. Как и кафедральные соборы, здания партийных органов строились на виду в областных и районных центрах, над ними развевался красный флаг, их украшали гранитной и мраморной облицовкой, вокруг них и к ним прокладывали сеть высококачественных дорог с твердым покрытием. В итоге за 60-70 лет правления советской власти была создана целая система коммунистических культурных ландшафтов со своей дорожной планировкой. Они господствуют в окружающем геопространстве и поэтому Д. Косгроув относит их к доминирующим.

### **Заключение**

Анализ рассмотренных выше представлений подводит к выводу о необходимости определения и изучения дорожных комплексов как одного из факторов историко-культурного развития территории, средоформирующего и воспроизводящего привычные условия жизни людей, определяющего сохранение в разнообразных территориальных формах «генофонда» культуры. Необходимость и актуальность таких подходов определяется современными тенденциями развития общества, характеризующегося повышенным вниманием к проблеме

сохранения и использования многообразия природных и историко-культурных элементов, неотъемлемой частью которых является дорожно-транспортная сеть.

## Литература

1. Тимофеев А.Н. Историко-культурное значение и правовые аспекты охраны древних дорог // Журнал Белорусского государственного университета. Экология, № 1, 2022. – С. 4-13.
2. Краева И.Л. Рациональное использование и охрана земель историко-культурного назначения // Аграрная наука. – М., 2007. №5. – С. 2-4.
3. Ковалев Е.М. Гуманитарная география России. – М.: Варяг, 2005. – 448 с.
4. Рыбаков Б.А. Язычество древней Руси. – М.: Наука, 1994. – 608 с.
5. Калуцков В.Н. Проблемы исследования культурного ландшафта // Вестник МГУ: Серия 5. География. – 2005. – № 4. – С. 16-20.
6. Глазачев С.Н. Экологическая культура и образование: очерки истории, теории и практики. – М.: Горизонт, 1997. – 150 с.
7. Тимофеев А.Н. Эколого-правовые аспекты охраны дорог как историко-культурных памятников. // Экологический вестник Северного Кавказа: научно-теоретический журнал. – Т.16, № 4. – 2020. – С. 70-73.
8. Кавалаяускас П.П. Системное проектирование сети особо охраняемых территорий // Геоэкологические подходы к проектированию природно-технических геосистем. – М.: ИГ АН СССР, 1985 – С. 145-153.
9. Мухина Л.И. Принципы и методы технологической оценки природных комплексов / АН СССР. Ин-т географии. – М.: Наука, 1973. – 95 с.
10. Савельева В.В. Рекреационные ресурсы Ставропольского края: монография. – Ставрополь: Изд-во СГУ, 2003. – 70 с.
11. Меллума А.Ж. Особо охраняемые природные объекты на староосвоенных территориях: (На прим. ЛатвССР) / Латв. НИИ лесохоз. пробл., НПО «Силава». – Рига: Зинатне, 1988. – 224 с/
12. Культурный ландшафт как объект наследия. Под ред. Ю.А. Веденина, М.Е. Кулешовой. – М.: Институт Наследия; СПб.: Дм. Буланин, 2004. – 620 с.
13. Родоман Б.Б. География, районирование, картоиды. – Смоленск: Ойкумена, 2007. – 366 с.
14. Cosgrove Denis E. Cultural Landscapes / Europe: a modern geography, Longman, London, 1997, pp. 65–81.