

Мария Голованивская

*Избранные статьи  
по синтаксису  
территории*



# **Мария Голованивская**

## **Избранные статьи**

### **по синтаксису территории**

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=43722085](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=43722085)*

*ISBN 9785005034342*

#### **Аннотация**

Эта книга М. К. Голованивской, профессора МГУ имени М. В. Ломоносова, представляет собой избранные статьи ученого по открытой им области, названной «синтаксис территории». Суть предлагаемого подхода – в применении лингвистических методов к анализу территориальной целостности. В статьях показано применение метода для анализа российских и европейских дорог, а также для анализа нескольких столичных площадей различных стран мира.

# Содержание

О методе синтаксического описания территории	5
Внутритерриториальная связанность	6
Дорога и коммуникация	7
Синтаксис и связь	10
Синтаксис территории: определения и примеры	13
Факторы глобальных пространственных коммуникаций и типы дорог	16
Конец ознакомительного фрагмента.	20

# **Избранные статьи по синтаксису территории**

**Мария Голованивская**

© Мария Голованивская, 2019

ISBN 978-5-0050-3434-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

# **О методе синтаксического описания территории**

Статья посвящена описанию возможности интерпретации внутритерриториальных связей с точки зрения принятых в лингвистике синтаксических моделей. Впервые вводится понятие синтаксиса территории.

Ключевые слова: связь, дорога, территория, план города, синтаксис, философия территории.

# Внутритерриториальная связанность

О связанности внутри территориальных границ можно толковать с позиции самых разных наук и практик. Если речь идет о связанности вербальной, языковой, то именно это изучает лингвистика, оперируя понятием (национального) языка (1, 2). Если предметом рассмотрения является связанность общественным договором, системой законов, гражданством, то эти вопросы активно исследовались и исследуются историками, философами и политологами (3, 4, 5). Если мы рассматриваем связанность через общую культуру, менталитет и социальные практики, то это является непосредственным предметом исследования культурологии, этнографии, исторической антропологии, социологии и этнопсихологии (6). Можно продолжить перечисление видов взаимосвязей внутри одной территории, но среди академических дисциплин, мы, пожалуй, не найдем такой, которая описывала бы **материализованную** связанность внутри территории (дороги с разным покрытием, мосты, реки, используемые в качестве водных путей, соединяющих различные точки региона, и т.д.) через гуманитарно или регионоведчески значимую систему понятий.

Предлагаемая в работе система координат может быть соотнесена с такими дисциплинами как философия территории, культуры, семантическая география (7).

# Дорога и коммуникация

Неожиданно находим аналогичный взгляд на дорожные сети в семиотике (8), нередко объяснявшей природу языкового знака с помощью знака дорожного. Но основоположники семиотики не были нацелены на изучение системы дорог и «языка дороги» как объекта исследования и использовали дорожные знаки просто для примера, не проводя никаких аналогий между дорогами как таковыми и связностью, коммуникацией как семиотической системой. Хотя связи, существующие между отдельными автомобильными дорогами, во многом аналогичны синтаксическим: главная дорога и второстепенная, примыкание одной дороги к другой и др.

Эта аналогия между дорожными сетями и языковыми системами возникла сама собой, в естественном языке. **Коммуникациями** на языке строительной индустрии и индустрии перевозок называется любое соединение двух точек, пригодное для циркулирования по ним необходимых сущностей. Инженерные коммуникации предполагают пути, по которым вода, тепло, газ, электричество могут идти от адресанта к адресату. Наружные коммуникации, например шоссейные или железнодорожные, должны обеспечивать соединение разных точек путями, по которым могут циркулировать люди и грузы. Так или иначе, сегодня понятием «коммуникация» в европейской цивилизации обозначается и вер-

бальный, и материализованный в дорогах и проводах тип связи, а само понятие «сообщение» одинаково используется и в коммуникативистике, и в системе дорожного обеспечения (неслучайно министерство железных дорог давно уже называется Министерством путей сообщения, по-английски Ministry of transport and communication lines, по-французски Ministère des transport et voies de communication, по-немецки Ministère der Verkehrswesen, со значением «военные сообщения», и т.д.). Очевидно, что европейские языки в этом вопросе наследуют латинскому communicare, означавшему не только «беседовать», но также и «делать общим, соединять, связывать, передавать» (9). Социальные науки видят лишь часть феномена коммуникации, изучая межличностное и социальное взаимодействие. Наша задача – включить в гуманитарный блок исследований в качестве объекта исследования материализованные системы коммуникаций, найти в человеческой деятельности по связыванию элементов территории гуманитарно значимый аспект. Так, известный специалист Маршал Макклюэн в своей знаменитой книге «Понимание медиа» 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 коммуни-



кации, а затем – как транспортировка грузов уступила место в этом представлении перемещению информации с помощью электричества» (10).

Приведенное наблюдение с точностью указывает на принципиальную общность реки, дороги, газеты, радио и интернета. Позволим себе еще одну цитату из этого автора, парадоксально связывающую вроде бы не связанные вещи: «С началом движения информации в печатной форме вступили в игру колесо и дорога. В Англии печатание с печатного прессы вызвало в восемнадцатом веке появление дорог с твердым покрытием. Книгопечатание, или механизированное письмо, вызвало разделение и расширение человеческих функций, немыслимое даже во времена Рима. Почтовые дороги в Англии оплачивались в основном газетами. Быстрый рост дорожного движения вызвал появление железной дороги, которая, в отличие от обычной дороги, дала применение более специализированной форме колеса». (11)

# Синтаксис и связь

Само понятие связи используется в технике, химии, архитектуре и инженерном деле, психологии, социологии, философии, лингвистике (12, 13, 14). В самом общем виде связь в этих областях знания определяется как отношения общности, соединения, согласованности. Переходя на уровень, релевантный для различных наук, мы можем говорить, что связь – это передача информации (сигнала) на расстоянии, взаимообусловленность, наличие канала для передачи информации, сообщений, возможности и ограничения, накладываемые на перемещения физических тел (15).

Достаточно очевидно, что все существующие связи могут быть разделены на две принципиальные группы: связи, установленные людьми, и связи, ими не установленные. Субъектами не установленных людьми связей являются физические законы (закон всемирного тяготения, например), тогда как связи, которые установлены человеком, выступают в качестве объекта его деятельности, нередко имеющей тот или иной мотив.

Если вернуться к теме дорог, соединяющих различные точки на карте (населенные пункты, пункты производства и потребления, паломничеств, области, предназначенные для освоения, и пр.), все они были построены в разное время людьми, определяющими стратегию развития террито-

рии (или с их ведома), с определенными целями (охота, доступ к воде, завоевание, развитие торговых отношений, централизация власти и т.д.), то есть дороги представляют собой развернутую в диахронии систему мотивированных действий по установлению внутритерриториальных связей.

Само по себе понятие связи, как мы видели, достаточно универсально и представляет собой один из архетипов человеческой деятельности и мышления. Связывая явления или факты, выстраивая их в логическую цепочку, мы получаем эффект понимания и интерпретации (16); связывая отдельных людей и группы, мы получаем социум (17); связывая территории внутренними связями, мы осмысливаем их как целостный концепт (империя, индустриальная держава, многовершинная раздробленность, безусловным примером которой может служить средневековая Европа, равноправный союз территорий в США, Объединенная Европа и т.д.) (18). В случае с территорией связывание ее и придание движению векторности в известном смысле и есть управление. Диктатура строит дороги, потому что без них нет власти: для проведения сигнала, информации, распоряжения, для целенаправленного развития нужны каналы, которые и представляют собой дороги. Слабоуправляемая территория, как правило, бедна коммуникациями, которые способны проводить властные импульсы, дорожная сеть там обрывочная, низкого качества и не покрывает всей территории государства (19).

Здесь уместен вопрос о причине и следствии, о том, что

первично – дороги или технологии государственной власти. Одно определено: упорядоченная система дорог однозначно свидетельствует о том, что сильная власть на этой территории либо была, либо существует в настоящий момент.

Описание территории через систему материализованных связей, установленную внутри нее, позволяет увидеть ее интерпретационную модель со стороны структур, генерирующих политическую волю (распространяющуюся и на векторы экономического развития) и прочесть ее как актуальный или исторический смысл. Эти связи запечатлены в картах территорий разных периодов, по которым этот смысл и может быть реконструирован. Очевидно, что современные карты суммируют управленческие смыслы разных эпох, демонстрируют своего рода итог цивилизационного развития, анализировать которые поэтапно возможно лишь через последовательное прочтение карт различных исторических периодов.

Но можно ли обобщить, универсализировать сами типы внутритерриториальных связей?

# Синтаксис территории: определения и примеры

Рассмотрение территориальных связей в терминах лингвистического синтаксиса открывает неожиданные перспективы и, в случае доказанности, позволит говорить об универсальности всех типов устанавливаемых человеком связей. Очевидно, что синтаксические типы связей также универсальны и присущи всем типам языков, так как они отражают глобальные способы мышления и действия, а не отдельные локальные языковые коды.

Само понятие синтаксиса произведено от аналогично звучащего греческого слова, обозначающего построение, порядок, составление. Это раздел языкознания, изучающий строй связной речи (20).

**Функциональный синтаксис** – синтаксис, использующий в качестве метода исследования подход от «функции к средству», то есть выясняющий, какими грамматическими средствами выражаются отношения пространственные, временные, причинные, целевые и др. Все это буквально применимо к территориальным связям. Не греша против истины, мы можем сказать, что **синтаксис территории** – это модели внутритерриториальной связи, использующие в качестве метода моделирования подход от «функции к средству», то есть выясняющий, какими материализованными средствами

выражаются отношения пространственные, временные, причинные, целевые и др.

Аналогии здесь очевидны на самых различных уровнях построения дорожных коммуникаций. Вот как выглядит соответствие реальных дорожных схем глобальным синтаксическим моделям, приведенным даже в школьных учебниках:

**Сочинение** – отношение синтаксического (грамматического) равноправия между словами в простом предложении, а также между предикативными частями сложного предложения. По значению сочинительная связь подразделяется на следующие виды:

- соединительная связь (союз «и» и др.) – двустороннее движение;
- противительная связь («а», «но») – одностороннее движение;
- градационная связь («не только – но и») – дорога, в которой есть спецполоса для другого вида транспорта;
- разделительная связь («или») – дорога с попеременным пропускным режимом.

**Подчинение** – неравноправная связь, односторонняя зависимость одного компонента связи (слова либо предложения) от другого. Аналогична связь между главной и второстепенной дорогами.

**Примыкание** – подчинительная связь, при которой грамматически зависимым является слово, не имеющее формоизменения, а также деепричастие, инфинитив и фор-

ма сравнительной степени. Этой связи соответствуют круг-развязка, Т-образный перекресток.

Приведенные примеры относятся к цивилизационному микроуровню, впрочем, представляющемуся весьма универсальным, который может быть интересен для философов и социологов, изучающих особенности выработки территориально-пространственных прикладных решений. Все сказанное вполне применимо и на макроуровне, в отношении не конкретных дорожных развязок, а моделей междоцивилизационных взаимодействий.

# **Факторы глобальных пространственных коммуникаций и типы дорог**

История государств и межгосударственных отношений позволяет выявить мотивы, определявшие и определяющие способы пространственных коммуникаций и типы связи. Все они сосредоточены в трех известных направлениях:

1. Вектор силы (завоевания), очевидно ассоциирующий-ся 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), на первом этапе представляющий собой очевидную модель примыкания.

3. Вектор обмена (поиск сотрудничества), однозначно представляющий логический тип связи, связанный с сочинительной синтаксической моделью.

Приведем некоторые примеры, которые могли бы проиллюстрировать нашу мысль. Для этого необходимо провести аналогии между различными ключевыми для мировой ци-



визитации дорогами (информация о дорогах взята из книги Элизабет Дюмон-Ле Корнек «Мифические дороги» (21)) и обозначенным набором мотивационных факторов:

Стратегические (военные и административные) дороги: королевский путь Дариуса в Персии, Аппиева дорога (торговля и война), Виа Домиция в Галлии, Дорога Токайдо (в Японии, вдоль восточного берега острова Хонсю, между Эдо (современный Токио) и Киото), Кхапак Нан (государство инков), Трансатлантический путь, Путь рабов (Европа, Африка, Америка), Транссиб (от Санкт-Петербурга и Москвы до Владивостока), Трансамазонская магистраль. Тип связи здесь – подчинительный.

Торговые пути: Нил, Дорога олова (из британского Корнуэлла или бретонского Арморика в Грецию и Персию), Дорога рабов (из Африки в Европу и Америку), 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) и др. Тип связи – сочинительный.

Коммуникация и туризм (деловые поездки, развлечения, путешествия по историческим местам): Национальная дорога №7 (Франция), Восточный экспресс, Стюарт-хайвэй (Австралия), Дорога Route 66 (США), дорога Ганди (паломни-

чество) 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 другие. Тип связи – примыкание.

Очевидно, что по каждому из этих путей помимо товаров и вооруженной силы перемещались также и цивилизационные смыслы. Так, по Пути фимиама передавались 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 28 октября 1924 – 26 июня 1925 года – 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, различимый в европейской цивилизации до сих пор (помимо романских и близких к ним языков), заключался в рационализации управления территорией, создании государственной машины, опирающейся на законы и гуманистические идеалы. По этим же дорогам пришла и сама идея импе-

рии, будоражившая умы многие 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 никакие другие каналы просто не смогли бы заработать.

# Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.