

Централизация дорожного движения

Централизация языка, состоявшая в навязывании парижского французского в качестве официального, сопровождалась централизацией дорожного движения. Как новая ситуация в языке сделала Париж центром национальной коммуникации, так и новые шоссейные и железнодорожные системы способствовали движению в Париж и обратно по межрегиональным или местным дорогам. Говоря на современном языке, государственная политика напоминала «подсоединение к интернету», которое сделало провинции более доступными, более прозрачными для центральных властей, чем могли вообразить даже абсолютные монархи.

Для наглядности представим себе нецентрализованную систему коммуникации, с одной стороны, и централизованную, с другой. Нецентрализованную систему можно представить в виде карты фактических маршрутов товаров и людей, *не созданных по административному указу*. Эти маршруты не были совсем случайными, они отражали удобство поездок по долинам, вдоль водоемов и вокруг ущелий, а также расположение важных ресурсов и обрядовых мест. Вебер хорошо улавливает и выражает богатство человеческой деятельности, оживляющей эти передвижения по дорогам: «Дороги служили профессиональным занятиям, были проложены специальные тропы стеклодувов, переносчиков и продавцов соли, гончаров. Существовали дороги, которые вели к кузницам, шахтам, карьерам и полям конопли, и маршруты, по которым лен, конопля, полотно и пряжа отвозились на рынок. По некоторым маршрутам шли паломники, по другим двигались процессии»[182].

Если ради чистоты аргументации представить себе место, где равномерно распределены физические ресурсы и нет никаких больших препятствий передвижению (таких, как горы или болота), тогда сформируется карта дорог, напоминающая систему капиллярного кровообращения (рис. 11).

Конечно, расположение дорог никогда не было полностью случайным. Рыночные города всегда представляли собой небольшие населенные пункты на удобных местах, рядом с религиозными святынями, карьерами, шахтами и другими важными объектами[183]. Во Франции сеть дорог издревле отражала централизующие амбиции местных правителей и национальных монархов. Однако цель такой идеализации состоит в изображении картины коммуникационных маршрутов, которые были бы только слегка отмечены государственной централизацией. Это во многих чертах напоминало бы городской пейзаж Брюгге конца XIV в., который был описан ранее.

Начиная с Кольбера, все государственные деятели, модернизовавшие Францию, стремились наложить на этот рисунок тщательно спланированную сетку административной централизации[184]. Эта сетка, никогда полностью не осознанная как таковая, должна была спрямить шоссе, каналы и в конечном счете железнодорожные линии, исходящие из Парижа, как спицы колеса (рис. 12).

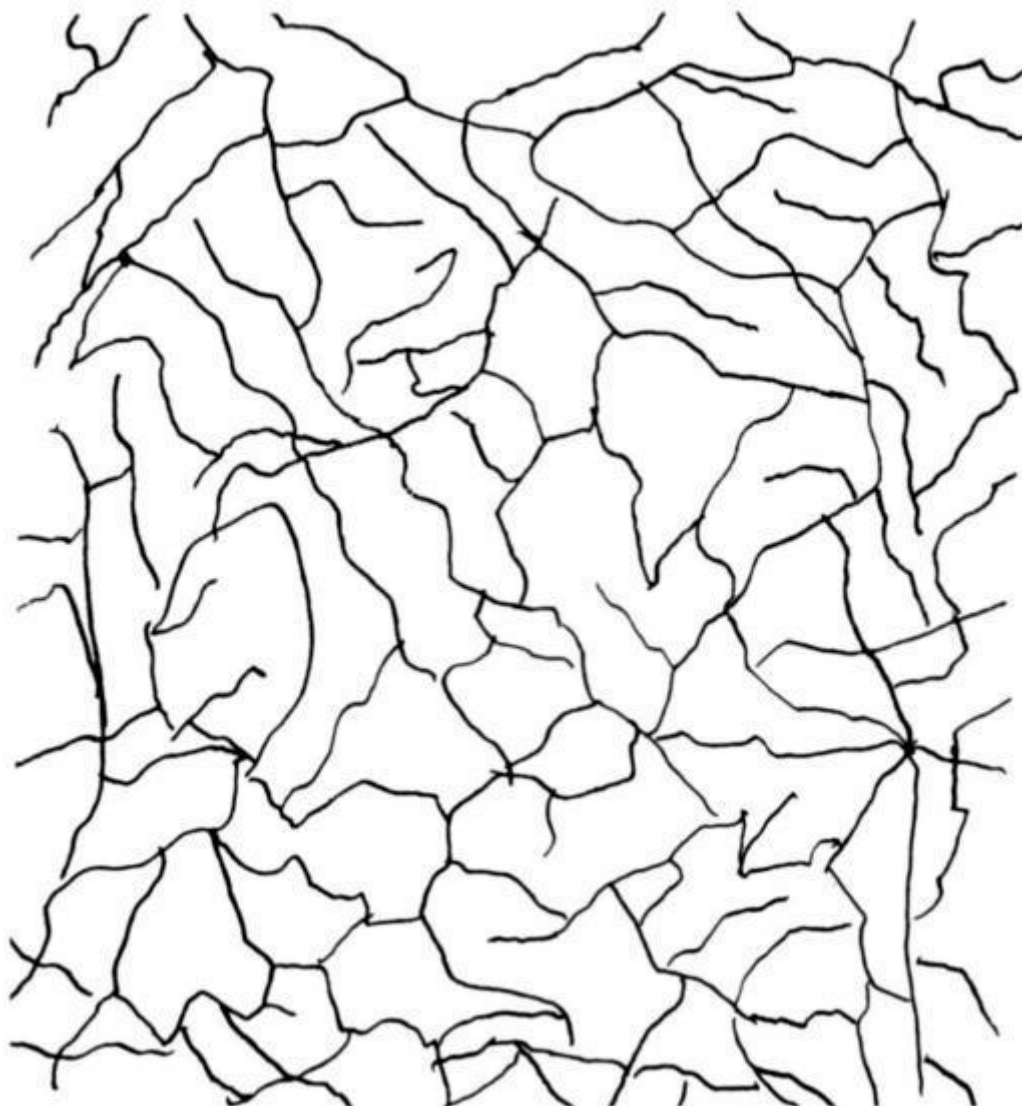


Рис. 11. Сеть троп, отвечающая особенностям привычных маршрутов и топографии

Подобие между этой сеткой и системой просек хорошо управляемого государственного леса, по мнению Кольбера, не было случайным. И то, и другое было изобретено для того, чтобы сделать максимально удобной связь и облегчить центральное управление. Используемое упрощение снова полностью соответствовало местоположению. Чиновнику из центра теперь было намного легче добираться до А или В по новым маршрутам. План дорог был разработан так, чтобы они «служили правительству и городам, а отсутствие сети вспомогательных путей объяснялось обычаями или потребностями народа. Административные шоссе, как назвал их один исследователь централизации, [были] построены так, чтобы по ним войска могли маршировать, а налоги — достигать казны»[185]. Однако желающему проехать или перевезти товары из А в В сделать это было не так просто. Подобно тому, как все документы должны были «пройти» официальную правовую

проверку, так и большинство коммерческих грузов приходилось провозить через столицу.

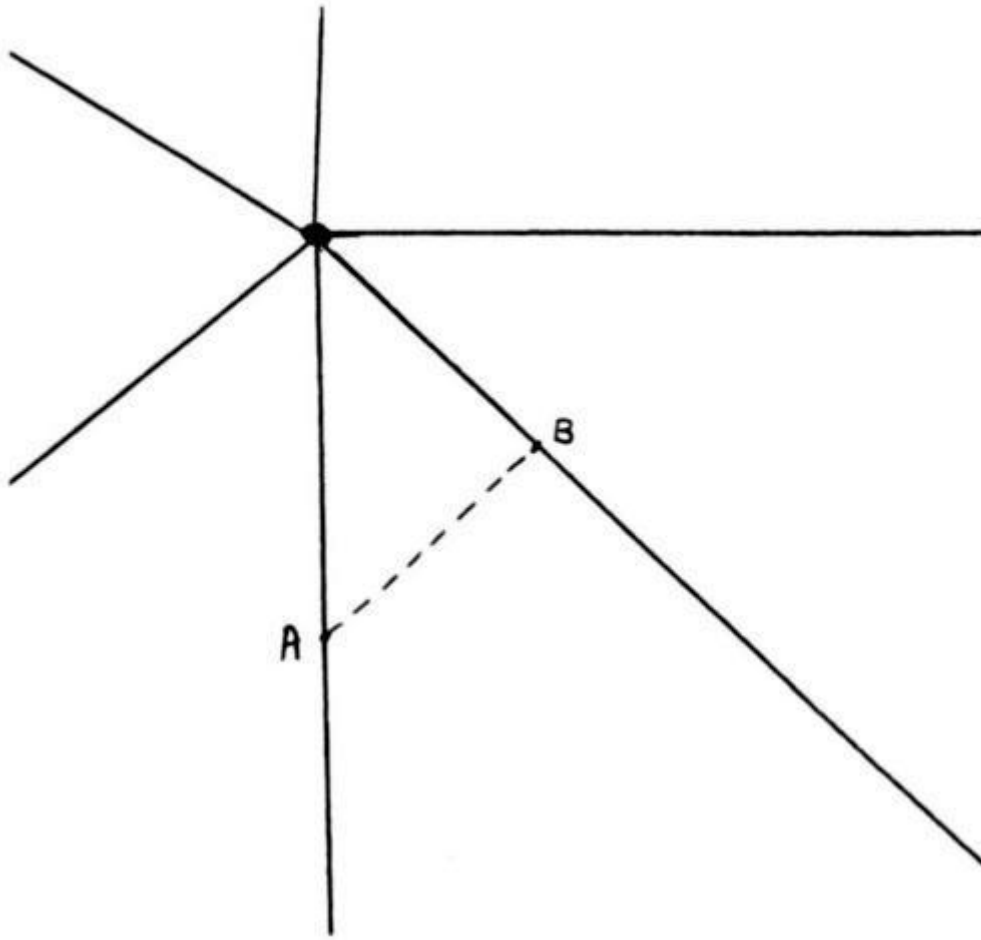


Рис. 12. Схема централизованного дорожного движения

Интеллектуальной силой, движущей этим *esprit geometrique*, были и остаются прославленные инженеры Департамента мостов и дорог (Corps des Ponts et Chaussees)[186]. Виктор Легран, глава департамента, был создателем красивой идеи семи грандиозных путей сообщения, связывающих Париж с различными пунктами от Атлантики до Средиземноморья. Его план, известный под названием «Звезда Леграна», был предложен сначала для каналов, а затем, с большим эффектом, для железных дорог (среди них Северная и Восточная)[187].

Централизуя в первую очередь эстетически, этот план бросал вызов всем канонам коммерческой логики или рентабельности. Согласно первой части плана, дорога от восточной части Царижа до Страсбурга и границы пролегла прямо через плато Бри, а не через населенные пункты вдоль Марны. Эта железнодорожная линия, отказывающаяся ради геометрического совершенства следовать топографии, была разорительна дорога по сравнению с английскими или немецкими железными дорогами. Но армия тоже поддержала замысел Департамента мостов и дорог, считая, что прямые железнодорожные линии к границам будут выгодны в военном отношении. Это было опровергнуто самым трагическим образом во время Франко-Прусской войны 1870—1871 гг.[188]

Усовершенствования дорожного движения имели огромные последствия, большая часть которых была направлена на соединение провинциальной Франции и ее жителей с Парижем и государством, а также на облегчение развертывания войск из столицы для подавления гражданского волнения в любом районе страны. Использование дорог было нацелено на военный контроль над нацией, который в самой столице был уже достигнут Хаусманном. Это позволило Парижу (и государству) влиять на экономику за счет провинций, облегчить финансовый и военный контроль центра, а также ослабить побочные культурные и экономические связи, укрепляя иерархию власти. Одним ударом это отбросило отдаленные области на задворки — точно так же, как официальный французский оттеснил местные диалекты.

Версия #1

Зверобой создал 12 апреля 2025 18:51:00

Зверобой обновил 12 апреля 2025 18:52:36