

ПРОЕКТ ТРАССАХАРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ФРАНЦУЗСКОГО ИНЖЕНЕРА А. ДЮПОНШЕЛЯ: К ВОПРОСУ О ВЗАИМОСВЯЗИ ИМПЕРСКОГО ПРОСТРАНСТВА И ИМПЕРСКОГО ДИСКУРСА

Е.Н. Моисеева

Аннотация. Статья посвящена изучению французского имперского дискурса последней трети XIX в. в его взаимосвязи с имперским пространством. В качестве источников в данной статье были использованы в первую очередь следующие тексты: работа французского инженера А. Дюпоншеля «Железная дорога в Центральную Африку» и его фундаментальный отчет «Транссахарская железная дорога, колониальная связь между Алжиром и Суданом: предварительное исследование проекта и отчет комиссии с общими и геологическими картами». Эти источники впервые вводятся в научный оборот в российской историографии. Тексты А. Дюпоншеля будут рассматриваться как составная часть имперского дискурса, который неотделим от имперского пространства. Подчеркивается особая роль имперского дискурса в репрезентации и организации пространства империи. Тексты Дюпоншеля помогут разобраться в том, как имперские амбиции оказались связанными с научными практиками, а дискурс империализма – с пространством империи. Особое внимание уделяется репрезентации пустыни Сахары, которая должна была стать частью французской колониальной империи и связать Алжир с Суданом. Проект постройки железной дороги через Сахару должен был повлечь за собой трансформацию природной пространственной среды и исторических ландшафтов с последующим присвоением этого пространства европейцами, однако он так и не был реализован.

Ключевые слова: имперское пространство, имперский дискурс, проект Трассахарской железной дороги, А. Дюпоншель, образ Сахары, французские колонии.

Моисеева Екатерина Николаевна, кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории, политологии и социологии Саратовской государственной юридической академии, 410056, Россия, г. Саратов, ул. Вольская, 1, moiseevaen@rambler.ru.

THE TRANS-SAHARAN RAILWAY PROJECT BY THE FRENCH ENGINEER A. DUPONTSCHEL: TO THE ISSUE OF THE RELATIONSHIP BETWEEN IMPERIAL SPACE AND IMPERIAL DISCOURSE

E.N. Moiseeva

Abstract. This article is an attempt to study the French imperial discourse in the last third of the 19th century in correlation with the imperial space. We used the following sources: the work of the French engineer A. Duponschel "Railway to Central Africa" and his fundamental report "Transsahar railway, the colonial connection between Algeria and Sudan: a preliminary study of the project and report of the commission with general and geological maps". These sources are first introduced into the scientific circulation in Russian historiography. The texts of A. Duponschel will be considered as an integral part of the imperial discourse, which is inseparable from the imperial space. The special role of imperial discourse in the representation and organization of the space of the empire will be emphasized. The texts of A. Duponschel help to understand how imperial ambitions were connected with the scientific practices, and the discourse of imperialism with the space of the empire. Particular attention is paid to the representation of the Sahara desert, which was to become part of the French colonial empire and connect Algeria with Sudan. Railway projects across the Sahara would have to transform the natural spatial environment and historical landscapes, with the appropriation of this space by the Europeans, but it has never been implemented.

Keywords: imperial space, imperial discours, projet of the Transsachar railway, A. Duponchel, image of the Sahara, French colonies.

«Пространственный поворот» в истории с конца XX–начала XXI в. повлиял на обновление исследовательской проблематики. Предметом изучения стали новые аспекты прошлого, так или иначе связанные с освоением и восприятием пространства, его ментальным присвоением [Савельева, 2012]. Российские историки все больше внимания стали уделять пространству в истории. Они активно изучают городские пространства [Крючков, 2012], анализируют ментальные карты территорий. Обзор российских исследований в рамках «пространственного поворота» сделан в статье И.Г. Коноваловой «От источниковедения к исторической географии: опыт Института всеобщей истории РАН» [Коновалова, 2013]. По мнению С.И. Маловичко, «пространство и пейзаж не существуют помимо человеческой культуры, они изобретены человеком, который строил пространственную идентичность для определенного локуса, места проживания, отдыха и иных своих действий» [Маловичко, 2007, с. 26].

Пространственная проблематика уже давно вплетена в колониальные и постколониальные исследования, так как освоение пространства империи стало одной из задач европейских колонизаторов в Новое время. Для имперской истории пространственный поворот, по мнению французской исследовательницы Элен Блэйс, «предлагает новые интересные пути и точки зрения» [Blais, 2009, p. 145]. Э. Блэйс родоначальником «пространственной истории» считает Поля Картера. В работе «Дорога в залив Ботани» [Carter, 1987] он подчеркивает роль дискурсов в процессе колонизации, это проявляется в способности дискурса организовывать пространство в таких структурах, которые затем позволяют эффективно управлять им. Т. Митчелл провел исследование о том, как англичане навязали Египту новую организацию пространства, чтобы сделать его «рациональным» с их точки зрения [Mitchell, 1988]. М.-Н. Бурге в работе «Научное изобретение Средиземноморья: Египет, Морея, Алжир» [Bourguet, 1998] считает, что конструирование научного дискурса Средиземноморья имеет прямое отношение к колонизации. Э. Блэйс в монографии «Миражи на карте. Изобретения колониального Алжира» [Blais, 2014] показала, что колониальная география использовалась для захвата территории, как в военном, так и в символическом смысле. Научные практики и имперские амбиции в Алжире шли рука об руку. В статье «Колонизировать пространство: территории, идентичности, пространственность» Э. Блэйс пишет о том, что в империи «пространство было связано с управлением» [Blais, 2009, p. 147], и ставит вопрос о взаимосвязи имперского пространства и имперского дискурса.

По мнению С. Дюлюк и П. Субье, символами покорения доколониального пространства стали колониальные города [Duluq, Soubias, 2004]. Такую же роль должны были играть и дороги. По мнению Э. Блэйс, колонизатор «планирует дороги, организует деревни или строит дома, в конечном итоге он изменяет способ мышления и действия колонизируемого...» [Blais, 2009, p. 148], то есть покоряет его своей воле. Не случайно пропагандисты колонизации большое внимание уделяли вопросам строительства коммуникаций в империях.

В зарубежной историографии существует несколько работ, посвященных проекту строительства Трассахарской железной дороги [Les chemins de fer de la France d'Outre-Mer..., 1992; Lakroum, 1989; Laymond, 2018]. Одна из них – статья М. Лакрум, в которой исследовательница дала общую характеристику существовавших во Франции в конце XIX–первой половине XX в. проектов строительства железной дороги через Сахару. Ее интересовала техническая сторона данных начинаний, среди которых особое внимание уделено проекту А. Дюпоншеля [Lakroum, 1989]. Французские историки считают его беспрецедентным и очень символическим для колониальной истории Франции [Les chemins de fer de la France d'Outre-Mer..., 1992].

Проект А. Дюпоншеля (1821–1903) в данной статье будет рассматриваться как составная часть имперского дискурса. Под имперским дискурсом вслед за историками, работающими в проблемном поле новой имперской истории, я буду понимать язык самоописания империи, тексты и стоящие за ними имперские ситуации. Важным отличием новой имперской истории является перенос акцентов изучения империи именно на дискурсивную практику [Что такое «новая имперская история»..., 2007]. Английский историк Э. Томпсон, анализируя британский имперский дискурс, писал, что язык, к которому прибегали авторы, описывающие различные имперские ситуации, «был составной частью политического процесса» [Томпсон, 2005, с. 26]. По его словам, «когда современники говорили или писали об империи, они редко предавались отвлеченным размышлениям: гораздо чаще они были непосредственными участниками тех или иных политических баталий, исход которых напрямую зависел от их риторического мастерства» [Томпсон, 2005, с. 26].

В своем исследовании я буду исходить из того, что имперский дискурс неотделим от имперского пространства. Следуя логике Э. Томпсона, современники писали не об империи вообще, а об Алжире и Тунисе, о Мадагаскаре и Тонкине и т.д., то есть об определенном локусе империи. Пространство империи в рамках имперского дискурса не может рассматриваться просто как сцена, где разыгрывались колониальные события. Оно само являлось центральным объектом при анализе колониальной ситуации, территорией смыслов, определяло взгляды имперских идеологов. Такое понимание имперского пространства ставит перед исследователями, занимающимися имперской историей, задачу выявления взаимозависимости между колониальными проектами, имперским дискурсом и процессом формирования имперского пространства.

В этой связи интерес представляют тексты, в которых теоретики и практики колонизации отстаивали необходимость освоения и присвоения пространства империи. Что колонизаторы думали о «чужом» пространстве, как они видели те или иные географические ареалы, как конструировали пространство империи и какими смыслами его наделяли? Как французский инженер А. Дюпоншель описывал пространство, которое должно было стать частью французской колониальной империи, в частности Сахару? Железная дорога в его проекте должна была пройти через эту пустыню. Какие аргументы Дюпоншеля коррелировали с популярными в

среде французских пропагандистов колонизации идеями цивилизаторской миссии Франции — экономическая целесообразность и политическая необходимость?

В качестве основного источника был использован фундаментальный отчет А. Дюпоншеля «Транссахарская железная дорога, колониальная связь между Алжиром и Суданом: предварительное исследование проекта и отчет комиссии с общими и геологическими картами» [Duponchel, 1878]. Внимание было уделено также работе А. Дюпоншеля «Железная дорога в Центральную Африку» [Duponchel, 1877]. Данные источники впервые вводятся в научный оборот в российской историографии.

Пафос освоения новых земель был неотъемлемой частью французского имперского дискурса. Идеологи колонизации считали, что пространство империи необходимо связать с пространством метрополии, сделать его ближе посредством коммуникаций. «Коммуникации — необходимый инструмент промышленного и сельскохозяйственного развития» [Duponchel, 1877, р. 7], — писал Дюпоншель. Но коммуникации — это еще и инструмент колониального господства, эффективного управления. Следует отметить, что идея связать Алжир и территории южнее Сахары будоражила умы французских идеологов колонизации с того самого момента, как в 1830 г. Алжир стал французской колонией. «После 1830 г. Северная Африка постепенно стала восприниматься как расширение собственно Франции. Именно тогда родилась идея транссредиземноморской Франции, которая стала важным фактором экономических и политических отношений за пределами самого государства-нации» [Мюррей-Миллер, 2017, с. 141]. Предложения по поводу промышленной эксплуатации земного шара высказывал экономист и сенсимонист М. Шевалье в своем очерке «Средиземноморская система». Он писал о необходимости строительства железных дорог к средиземноморским портам и заливам, о железной дороге по африканскому побережью [Машкин, 1981, с. 70]. Некоторые сенсимонисты, в частности Бартеlemi Проспер Анфантэн, смотрели на Алжир не просто как на французскую территорию, ценную саму по себе, но и как на плацдарм для проникновения в районы Сахары, в области Нигера и в другие части центральной Африки [Машкин, 1981, с. 76]. Идеи освоения Африки поддерживали географы, которые внесли неоспоримый вклад в пропаганду колониальной идеи во Франции [Lejeune, 1993].

Известный во Франции в период III Республики идеолог колонизации экономист Поль Леруа-Болье считал устройство дорог и портов, размежевание земельных участков важнейшими мерами по приведению пространства Алжира в удобную для европейских колонизаторов территорию. «Правильная сеть дорог есть первая потребность всякой колонии, существенное условие ее прогресса, и этого рода работы должны быть выполнены как можно совершеннее» [Leroy-Beaulieu, 1874, р. 542].

Первые разведывательные миссии с целью изучения возможности строительства железной дороги через Сахару были начаты по инициативе Алжирской торговой палаты в 1874 г. Путешественник Поль Солейе набросал первый маршрут, но не

предоставил никаких технических расчетов [Lakroum, 1989, p. 297; Laymond, 2018]. Затем инженер Адольф Дюпоншель при поддержке алжирской колониальной администрации совершил поездку в Алжир с целью изучить возможность постройки железной дороги через Сахару, чтобы соединить побережье Алжира с долиной реки Нигер. Н.П. Подгорнова пишет, что Дюпоншель предложил свой проект в 1875 г. [Подгорнова, 2015, с. 11]. В 1877 г. вышла его работа «Железная дорога в Центральную Африку» [Duponchel, 1877]. В ней содержатся общие идеи инженера, краткая характеристика территории колониального освоения. Более подробно обо всем он напишет в отчете, опубликованном уже в 1878 г. [Duponchel, 1878].

Отчет состоит из девяти глав. В первой автор описал общие принципы колонизации, сформулировал цель проекта. Вторая глава посвящена описанию Алжира: его географии, геологическим, агрономическим ресурсам, климату и возможным препятствиям для колонизации. Третья глава отчета посвящена туземцам Алжира, в которой он проводит идею ассимиляции местных жителей. Четвертая глава представляет собой географическое, орографическое, гидрологическое описание Сахары. В ней также дается характеристика местному населению. Пятая глава посвящена Судану, главы шестая, седьмая и восьмая – техническому описанию проекта железной дороги. В последней части отчета представлены общие выводы и программа дополнительного исследования территории [Duponchel, 1878, p. 367–371].

Какова была главная цель амбициозного проекта Дюпоншеля? Инженер писал: «...практическая цель данного предприятия: создание в центре Северной Африки обширной колониальной империи, французской Индии, которая смогла бы соперничать по богатству и процветанию с английской Индией; открыть безграничные рынки для нашей торговли и нашей промышленности; дать широкие возможности для цивилизаторского импульса на этом большом континенте, который находится перед нами, где наш язык и наш национальный гений должен царствовать, не делясь ни с кем» [Duponchel, 1878, p. 218]. Проект, по мнению его автора, должен был придать импульс цивилизаторской деятельности Франции в мире. Но, как справедливо замечает Н. Бансель, цивилизаторская миссия имела еще одну цель – «покорить» [Banсел, 2003, p. 71] колонизируемые народы, поставить их на службу Франции.

Железная дорога через Сахару должна была также вывести на новый уровень англо-французское соперничество, дав преимущества Франции. В этом отношении железная дорога через Сахару была целесообразна с политической точки зрения. В рассматриваемое время Англия выступала главным конкурентом Франции в колониальных предприятиях. Дюпоншель видел в расширении «латинской расы» противовес расширению господства англосаксов. Он считал, что Африка должна стать континентом с преобладающим влиянием Франции [Duponchel, 1877, p. 9–10].

Следует уделить внимание экономическому аргументу в пользу проекта. Дюпоншель считал, что разные территории требовали разных подходов. «Нельзя

действовать в Алжире как в Канаде, а в Судане как в Алжире» [Duponchel, 1878, p. 52]. Вслед за П. Леруа-Больё Дюпоншель выделял в современном ему мире два больших типа колоний: поселенческие и эксплуатируемые, а также колонии смешанного типа. Северные народы могли акклиматизироваться к жизни там – при условии, что тяжелым сельскохозяйственным трудом будут заниматься «специальные расы» [Duponchel, 1878, p. 12]. К данному виду колоний Дюпоншель относил Алжир, где европейцы могли селиться и вкладывать туда капиталы. Особую роль Дюпоншель отводил Судану – обширному региону в Африке к югу от Сахары. Судан, по его мнению, должен был стать местом приложения французских капиталов, рынком сбыта для промышленной продукции Франции и центром сельскохозяйственного производства. Все это должно было, как считал Дюпоншель, способствовать формированию на данной территории колонии эксплуатируемого типа.

По вопросу, касающемуся вывоза капитала в колонии, среди экономистов не было единого мнения. Было очевидно, что существовали колонии, в основном тропические, в которые капиталы устремлялись в больших размерах в сравнении с массой переселяющихся людей. Они, как правило, обладали монополией на производство предметов вывоза. Перед экономистами стоял тогда вопрос, «не наносит ли вывоз капитала в эти колонии известного ущерба метрополии...» [Leroü-Beaulieu, 1874, p. 495]. Задачей правительства, считал Дюпоншель, было создание нового поля применения капиталов [Duponchel, 1877, p. 6]. В этом он был солидарен с экономистом П. Леруа-Больё, который предпринял попытку доказать, что «выселение» некоторой части национального капитала благоприятно как для колонии, так и для метрополии [Leroü-Beaulieu, 1874]. Дюпоншель считал, что капиталы могут найти применение в сфере железнодорожного строительства: «Дав толчок железнодорожному строительству, поощряя организацию крупных промышленных компаний, которые аккумулируют частные капиталы, Империи как никакие другие правительства осознали потребности эпохи, подобной нашей, где только коллективные действия могут производить то, чего нельзя ожидать от индивидуальных инициатив» [Duponchel, 1877, p. 6–7].

Дюпоншель сравнивал Судан с английской Индией по своему экономическому значению для метрополии. «Он поглотит всю нашу промышленную продукцию, ткани и металл, который мы захотим продать» [Duponchel, 1877, p. 11]. «Посмотрите, как Англия успешно действует в Индии и Австралии, США – по всему континенту Северная Америка, Россия – в центральной Азии; мы должны стремиться делать то же по их примеру, найти, в свою очередь, континент, где мы можем сделать наше влияние преобладающим и благотворным, и найти сразу, путем широкого использования нашего непроизводственного капитала, новые рынки сбыта для нашей промышленной и производственной продукции, в то же время, как огромный центр сельскохозяйственного производства сможет предоставить нам дешевое сырье, которое не растет у нас, и которым мы обеспечиваем себя с трудом благодаря иностранным посредникам» [Duponchel, 1877, p. 9–10]. Всем этим условиям отвечал Судан [Duponchel, 1877, p. 27].

Единственная причина, по мнению Дюпоншеля, по которой Судан все еще не раскрыл своих преимуществ, это проблема коммуникаций. В Судан можно попасть только двумя путями: с юга — через устье Нигера, где исключительно губительный климат, в котором не сможет жить европейское население; и через Сахару, к которой «...Алжир дал нам ключи» [Duponchel, 1877, р. 11]. Показав ценность Судана для экономики Франции, Дюпоншель свел вопрос о торговле с Суданом к устройству коммуникаций, позволяющих преодолеть относительно короткий путь от Судана до Средиземного моря.

Сахара была для Дюпоншеля барьером, который необходимо было преодолеть и связать воедино Марсель, побережье Алжира и Томбукту. «Итак, это преодоление барьера Сахары, эту геологическую мечту о внутреннем море нам будет легко реализовать, построив транссахарскую железную дорогу...» [Duponchel, 1878, р. 28–29]. В проекте Дюпоншеля в приложении содержатся карты [Duponchel, 1878, р. 372–374]. Железная дорога должна была начинаться от железнодорожной ветки Алжир-Оран, идти строго на юг через оазисы Лангуат (север Сахары), Эль-Голеа, затем повернуть на юго-запад через оазисы Туат, далее идти перпендикулярно руслу реки Нигер до деревни Бамба, на полпути между Томбукту и Буремом [Duponchel, 1878, р. 373–374]. «Мало кто знает, — писал Дюпоншель, — что дистанция между Парижем и Томбукту меньше, чем между Лиссабоном и Санкт-Петербургом» [Duponchel, 1877, р. 10]. Инженер писал, что еще десять лет назад он бы не рискнул высказать идею по поводу строительства 2 500 км железной дороги в неисследованном месте. Но теперь есть прецедент — это железная дорога, которую построили американцы к Тихому океану [Duponchel, 1878, р. 29].

Для того чтобы убедить общественное мнение Франции и правительство в возможности преодоления Сахары, Дюпоншель составил ее подробное описание. Он писал, что само «слово Сахара создано для того, чтобы будоражить воображение» [Duponchel, 1877, р. 23]. «Нам представляется море движущегося песка, бескрайнего одиночества, пространство без растительности и воды, под палящими лучами солнца, длинные караваны людей и верблюдов, бредущих по бесконечной дороге...» [Duponchel, 1877, р. 23]. «Трудно определить, где кончается Сахара, как и сказать, где она начинается» [Duponchel, 1878, р. 173], — писал Дюпоншель, фиксируя сложившиеся в европейском обществе представления о Сахаре. Но образ бескрайней, варварской и враждебной пустыни, чья «репутация была преувеличена» [Duponchel, 1877, р. 10–11], не мог восприниматься легко преодолимым препятствием, поэтому прежде всего необходимо было определиться с границами территории, очертить рамки пейзажа, которые предстояло колонизировать, что и сделал Дюпоншель в своем отчете.

Четко обозначая в тексте границы территории, он конструировал пространство империи, которая становилась понятна европейцу. «Сахара является частью той огромной полосы пустыни, которая с запада на восток пересекает континенты Старого Света от Атлантики до плато Тибета. На африканском континенте эта полоса пустыни достигает наибольшей ширины — от 16 до 34 градусов северной

широты, протяженность пустыни почти 2 000 километров с севера на юг» [Duponchel, 1878, p. 109]. «Египет, длинная долина, удобренная приливами реки, питаемой тропическими дождями, на самом деле, лишь огромный оазис Сахары» [Duponchel, 1878, p. 109], – далее отмечает Дюпоншель. «Площадь Сахары – 9 миллионов квадратных километров», – а затем, чтобы французу легче было представить эти размеры, он добавляет: «это в 15 раз больше Франции» [Duponchel, 1878, p. 109].

Дюпоншель приводил читателям сведения, которые он почерпнул у исследователя Сахары Анри Дюверье (1840–1892), совершившего с 1859 по 1862 гг. путешествие по северным районам Сахары [Duponchel, 1878, p. 110]. В 1864 г. вышла его работа «Исследования Сахары. Северные туареги» [Duveyrier, 1864]. Дюпоншель предложил читателям забыть легенды о Сахаре и взглянуть на нее как на пространство, «аналогичное всем остальным по своим физическим характеристикам»: там имеются как горы, плато и долины, так и реки, включая русла, хотя почти постоянно сухие [Duponchel, 1878, p. 111]. Пространство Сахары из враждебного, непонятного должно было превратиться в сознании читателей в «обычное», «аналогичное», привычное. Вот пример описания: «В центре Сахары, между 22 и 27 градусом широты, 1 и 6 градусом долготы к востоку от Парижского меридиана, есть значительный горный хребет – это нагорье Хоггар, с него начинается Главная пустыня» [Duponchel, 1878, p. 111]. Дюпоншель писал, что большая неопределенность и недостаток знаний есть по всему региону Западной Сахары [Duponchel, 1878, p. 114], но этот недостаток можно восполнить новыми исследованиями. «Самый известный регион Сахары, естественно, тот, который граничит на севере с нашими владениями в Алжире, хотя мало кто из французских путешественников путешествовал по этой территории» [Duponchel, 1878, p. 115].

Дюпоншель обратил внимание читателей на то, что песчаные дюны вовсе не составляли большинство поверхности Сахары [Duponchel, 1878, p. 122]. В своем отчете он ссылаясь на работы Огюста Помеля (1821–1828) – геолога, антрополога, ботаника, исследовавшего Алжир. «Мистер Помель считает, что они (песчаные дюны) едва ли покрывают девятую часть Сахары, остальная часть которой, наоборот, представляет собой жесткую и устойчивую почву» [Duponchel, 1878, p. 122].

Не смог обойти стороной Дюпоншель еще один хорошо известный всем феномен Сахары – это мираж. Он объяснил это оптическое явление, чтобы снять завесу тайны с пустыни: «Я наблюдал много миражей, и не только в Африке, но и у нас во Франции, они довольно часто встречаются на Средиземноморском побережье» [Duponchel, 1878, p. 131]. Феномен миража переставал быть в глазах читателей таинственным и присущим только пустыне, происходило «освоение» пространства, избавление от маркера «опасной» загадочности. Путешественник по Сахаре мог также столкнуться с оптическим обманом, вызванным действием пыли. Дюпоншель писал о пыли, которая даже в спокойные дни подвешена в верхних слоях атмосферы, она изменяет прозрачность воздуха и пропорциональность

объектов. «Бараны тогда покажутся вам быками, а верблюды маленькими, как индюшки» [Duponchel, 1878, p. 133].

Дюпоншель не скрывал, что ветер, который дует на бульварах Марсея, не имеет ничего общего с песчаными бурями Сахары [Duponchel, 1878, p. 133]. Но, по его словам, не стоило преувеличивать засушливый климат Сахары и полное отсутствие растительности. «Сахара не совсем лишена дождя и воды... Дожди идут довольно часто в Сахаре, но количество воды никогда не бывает достаточным, чтобы компенсировать солнечное испарение» [Duponchel, 1878, p. 134] – тем не менее, в Сахаре есть разнообразные растения. Пустыня в тексте Дюпоншеля наполнялась красками: по ней бродили стада животных, росли разнообразные растения, среди них даже полезные, как альфа (многолетнее травянистое растение), пригодное для изготовления ткани и бумаги [Duponchel, 1878, p. 136].

Сахара в проекте Дюпоншеля становилась не только препятствием, которое необходимо было преодолеть, чтобы достигнуть Судана. Она приобретала ценность сама по себе. Дюпоншель писал, что австралийские пастбища ненамного богаче Сахары по количеству воды и растительности [Duponchel, 1878, p. 139], однако англичане налаживали там коммуникации. По его мнению, когда по Сахаре пройдет железная дорога, появятся и колодцы с водой, и растительность. Он верил, что однажды Сахара станет сельскохозяйственным регионом, и не исключал возможности промышленного освоения Сахары. «Открытие железной дороги от Бордо до Байонны увеличило в десять раз стоимость земли в пустошах Гаскони» [Duponchel, 1878, p. 167]. Аналогичных результатов следует ждать и в Сахаре, считал Дюпоншель.

Дюпоншель увидел туристский потенциал Сахары, описывая ее оазисы. «Какой спектакль открылся передо мной, когда я впервые увидел оазис Лагуат» [Duponchel, 1878, p. 140]. Дюпоншель выразил уверенность, что если Лагуат соединить железной дорогой с побережьем, то он станет зимним курортом, городом «космополитической роскоши и удовольствия» [Duponchel, 1878, p. 151], который привлечет богатых туристов, а те, в свою очередь, «по-новому взглянут на небо, горизонты и климат Сахары» [Duponchel, 1878, p. 151], то есть освоят и присвоят пространство оазиса, сделав его местом отдыха, и вовлекут в орбиту европейской культуры. Дюпоншель предполагал, что Сахара могла бы стать пространством безопасного путешествия для европейцев [Duponchel, 1878, p. 153].

Безусловно, Дюпоншель видел трудности осуществления проекта строительства железной дороги через Сахару. «Это вопрос климата, воды, движущихся песков и местного населения» [Duponchel, 1878, p. 223]. Но он не считал сахарскую жару чем-то экстраординарным, а для путешествия, по его мнению, можно выбрать наименее жаркие месяцы [Duponchel, 1878, p. 224]. К тому же не стоило судить о Сахаре, основываясь на свидетельствах тех, кто путешествовал караванами, считал инженер. Более серьезным вопросом для него был вопрос снабжения водой. По подсчетам Дюпоншеля, для нужд железной дороги протяженностью 2 000 км,

с пропускной способностью три поезда в сутки, расход воды в сутки будет 4 000 кубических метров. Это столько, сколько необходимо городу, в котором проживает 15–20 тысяч человек [Duponchel, 1878, р. 226–227]. Это проблема решаема, по мнению Дюпоншеля. Он предлагал разные варианты, в том числе – поиски подземных источников.

Песок, движущиеся дюны – еще одна проблема Сахары, от которой страдают путешественники. В Сахаре сильные ветра, которые разносят песок и пыль, но «пыль не должна стать серьезным препятствием для строительства железной дороги» [Duponchel, 1878, р. 240], – считал Дюпоншель.

Наконец, последнее препятствие – враждебное население [Duponchel, 1878, р. 242]. На всем огромном пространстве Сахары, в пятнадцать раз превышавшем территорию Франции, проживало 1 500 000 человек [Duponchel, 1878, р. 154]. Из общего числа населения выделяются туареги, которых насчитывается «50 000 человек, но они контролируют пространство, в 4–5 раз превышающее пространство нашей страны» [Duponchel, 1878, р. 159–160], – писал Дюпоншель. С точки зрения пропагандиста колонизации, нерациональное использование территории уже являлось основанием для ее захвата и освоения. Дюпоншель выражал надежду, что население вскоре поймет выгоды и преимущества, которые принесет им железная дорога, так как исчезнет возможность голода, будет облегчен обмен [Duponchel, 1878, р. 243]. «Простой демонстрации нашей силы будет достаточно, чтобы подчинить это население» [Duponchel, 1878, р. 244], – писал Дюпоншель. «Я говорил, насколько они малочисленны по сравнению с краснокожими в Америке...» [Duponchel, 1878, р. 244]. Однако именно враждебность населения Сахары, как известно, стала основной причиной, по которой проект так и не был реализован.

Сравнивая условия строительства трассахарской железной дороги с американской железной дорогой, соединяющей Атлантику и Тихий океан, Дюпоншель писал, что условия эквивалентные – по крайней мере, эквивалентно то, что касается сложного климата и враждебности местного населения. Зыбучие пески более или менее компенсируют лавину снега. Единственная проблема – это поставка воды. Но это просто вопрос денег, по мнению инженера [Duponchel, 1878, р. 245]. С другой стороны, орографическое устройство Сахары, с ее большими слабоволнистыми равнинами, широкими долинами – это неоспоримое преимущество по сравнению с особенностями американского континента: американцам пришлось пересечь большие горные хребты и высокие плато, которые занимают весь центр их континента [Duponchel, 1878, р. 245]. Это не означало, что рельсы в Сахаре надо класть прямо на землю. Без земляных работ не обойтись. Тем не менее, Дюпоншель был убежден, что по своим физическим характеристикам Сахара представляла собой территорию, относительно легкую для освоения [Duponchel, 1878, р. 247].

А. Дюпоншель выдвинул убедительные аргументы. Среди тех, кто поддержал Дюпоншеля и его проект, были известные во Франции деятели: Ф. Лессепс, возглавлявший с 1877 г. национальный французский комитет по исследованию и

цивилизации Африки [Meuer, 1991, p. 563], П. Солейе – французский путешественник по Африке [Soleillet, 1876], экономист П. Леруа-Больё. В 1879 г. министр общественных работ Шарль де Фрейсине учредил Транссахарскую комиссию с целью изучить возможность строительства железной дороги. Для получения дополнительной информации о Сахаре зимой 1880 г. были отправлены экспедиции полковника Флаттерса и господина Шуази [Cassou, 2004]. Миссия Флаттерса в 1881 г. погибла от рук туарегов в Сахаре [Cassou, 2004]. Общественное мнение Франции было настроено против дальнейшего проникновения в пустыню. Однако сам Дюпоншель не отказался от идеи строительства трассахарской железной дороги. В 1890 г. вышла в свет его работа «Африканская колонизация: современное состояние вопроса» [Duponchel, 1890], в которой он продолжал настаивать на необходимости постройки железной дороги через Сахару.

Проект Дюпоншеля позволяет анализировать имперский дискурс в границах определенного локуса, в данном случае Сахары, которая стояла на пути амбициозных планов связать воедино Французский Алжир и территорию Западного Судана. Железная дорога через Сахару, с точки зрения Дюпоншеля, являлась способом достижения экономических, политических и цивилизационных целей колонизации. Конечной целью проекта было создание обширных, объединенных в общее непрерывное имперское пространство, владений в Африке. Проект Дюпоншеля должен был повлечь за собой трансформацию в общественном сознании метрополии образа французских колоний в Африке, трансформацию природной пространственной среды и исторических ландшафтов завоеванных территорий. Из конгломерата разрозненных территорий, приобретенных в разное время, колонии должны были превратиться в единое имперское пространство с его последующим «присвоением». Неслучайно в своих работах Дюпоншель обращался к опыту России в Азии, ведь пространство Российской империи было непрерывным [Duponchel, 1877, p. 9–10].

Огромное пространство Сахары из загадочного и враждебного должно было стать обычным и привычным для европейцев. Дюпоншель старался доказать своим читателям, что Сахара не «абсолютная пустыня», а обычный геологический объект [Duponchel, 1877, p. 24]. Научные знания Дюпоншеля о пустыне должны были способствовать конструированию образа «новой» Сахары, образа пространства, легкого для освоения, безопасного для путешествия, которое из непреодолимого барьера должно было превратиться в гостеприимную территорию. Сахара Дюпоншеля «чуть более теплая и чуть более засушливая», чем Франция, относительно близкая, «а климат – аналогичный нашему средиземноморскому» [Duponchel, 1878, p. 145]. Идея близости Африканского континента к Европе была характерна для пропагандистов колонизации. Тем самым создавался миф о доступности и открытости Африки для европейского проникновения. Дюпоншель разделял подобные взгляды.

Народы, подвергшиеся французской колонизации, могли и не признаваться «своими», но пространство империи должно было в короткий срок освоиться имперским сознанием, превратиться из «Чужого», а значит враждебного, в «Свое» – безопасное. Однако империалистическое присвоение пространства не учитывало

сформированного у местного населения образа Сахары. Дюпоншель не считал серьезным препятствием для освоения Сахары туземное население. Туареги, однако, не желали делить пространство Сахары с чужаками. Идея постройки железной дороги через Сахару реализована не была, хотя в дальнейшем к этой идее возвращался «Комитет французской Африки» в 1890 г, а также некоторые промышленные группы и отдельные энтузиасты [Lakroum, 1989, p. 297]. Пространство Сахары надолго осталось враждебным для европейцев.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Коновалова И.Г. От источниковедения к исторической географии: опыт Института всеобщей истории РАН // *Средние века*. 2013. Вып. 74(3–4). С. 8–26. URL:<https://hist-geo.ru/konovalova.html> (дата обращения – 1 июня 2019 г.).

Крючков И.В. Вена и Будапешт: два имперских центра в текстах российских путешественников // *Диалог со временем*. 2012. Вып. 39. С. 213–227.

Маловичко С.И. Историография после «культурного поворота»: пространственный подход и новая локальная история // *Новая локальная история: по следам Интернет-конференций. 2007–2014*. Ставрополь: Изд-во СКФУ, 2014. С. 21–31.

Машкин М.Н. Французские социалисты и демократы и колониальный вопрос 1830–1871. М.: Наука, 1981. 317 с.

Мюррей-Миллер Г. Трассредиземноморская Франция / перевод с англ.

Ю.В. Ткаченко // *Французский ежегодник 2017: Франция и Средиземноморье в Новое и Новейшее время*. М., 2017. С. 141–161.

Подгорнова Н.П. Политика Франции в странах Северо-Западной Африки. М.: Институт Ближнего Востока, 2015. 112 с.

Савельева И.М. Исторические исследования в XXI веке: теоретический фронтир // *Диалог со временем*. 2012. Вып. 38. С. 25–53.

Томпсон Э. Язык империализма и различный смысл понятия «империя»: имперский дискурс в политической жизни Великобритании 1895–1914 гг. / перевод с англ. М. Лоскутовой // *Ab Imperio*. 2005. № 2. С. 21–68.

Что такое «новая имперская история», откуда она взялась и к чему она идет? Беседа с редакторами журнала *Ab Imperio* Ильей Герасимовым и Мариной Могильнер // *Логос*. 2007. № 1 (58). С. 218–238.

Bancel N., Blanchard P., Vergès F. *La République coloniale: Essai sur une utopie*. Paris: Albin Michel, 2003. 250 p.

Blais H. *Mirages de la carte. L'invention de l'Algérie coloniale*. Paris: Fayard, 2014. 253 p.

Blais H. Coloniser l'espace : territoires, identités, spatialité. // *Genèses*. 2009. № 74. Pp. 145–159.

Bourguet M.-N. *L'invention scientifique de la Méditerranée*. / Sous la direction de Bourguet M.-N. et all. Paris: Éd. de l'EHESS, 1998. 328 p.

- Carter P. *The Road to Botany Bay: An Exploration of Landscape and History*. 1987. Minneapolis: University of Minnesota Press, 416 p.
- Cassou M. *Le transsaharien : l'échec sanglant des missions Flatters*. Paris: Éditions L'Harmattan, 2004. 198 p.
- Duluq S., Soubias P. *L'espace public et ses représentations en Afrique subsaharienne. Approches pluridisciplinaires*. Paris: Karthala (Hommes et sociétés), 2004. 256 p.
- Duponchel A. *Le chemin de fer de l'Afrique centrale*. Paris: Imprimerie typographique de A. Pougin, 1877. 44 p.
- Duponchel A. *Le chemin de fer transsaharien, jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan : études préliminaires du projet et rapport de mission avec cartes generals et géologiques*. Montpellier: Typographie et lithographie de Boehm & fils, 1878. 374 p.
- Duponchel A. *La colonisation africaine : état actuel de la question*. Paris: Camus. 1890. 52 p.
- Duveyrier H. *L'Exploration du Sahara: Les Touâreg du Nord*. Paris: Challamel Ainé, 1864. 567 p.
- Lakroum M. Les projets français de transsaharien (XIXe–XXe siècles) un challenge pour l'industrie // *Culture technique*. 1989. № 19. Pp. 295–302. URL: http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/31932/C%26T_1989_19_295.pdf?sequence=1 (дата обращения – 1 июня 2019 г.).
- Laymond Ph. Le Transsaharien: un projet colonial illusoire. // *Dynamiques Environnementales*. 2018. URL: <https://dei.hypotheses.org/728> (дата обращения – 1 июня 2019 г.).
- Lejeune D. *Les Sociétés de géographie en France et l'expansion coloniale au XIXe siècle*. Paris: Albin Michel, 1993. 240 p.
- Leroy-Beaulieu P. *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris: Guillaumin, 1874. 616 p.
- Les chemins de fer de la France d'Outre-Mer. T. 1–3. T. II. L'Afrique du Nord, le Transsaharien* / par Bejui P., Raynaud L., Vergez-Larrouy J.-P., Paris: La Régordane, 1992. 272 p.
- Meyer J., Tarrade J., Rey-Goldzeiguer A., Thobie J. *Histoire de la France coloniale. T. I. Des origines à 1914*. Paris: A. Colin, 1991. 846 p.
- Mitchell Th. *Colonizing Egypt*. Cambridge, Cambridge University Press, 1988. 218 p.
- Soleillet P. *Exploration de Sahara Centrale. L'Avenir de la France en Afrique*. Paris: Challamel ainé, 1876. 106 p.

REFERENCES

- Konovalova I.G. Ot istochnikovedeniya k istoricheskoy geografii: opyt' Instituta vseobshhej istorii RAN [From source study to historical geography: the experience of the Institute of General History of the RAS], in *Srednie veka*. 2013. Vy'p. 74(3–4). Pp. 8–26. (in Russian). Available at: <https://histgeo.ru/konovalova.html> (accessed 1 June 2019).

Kryuchkov I.V. Vena i Budapesht: dva imperskix centra v tekstax rossijskix puteshestvennikov [Vienna and Budapest: two imperial centers in the texts of Russian travelers], in *Dialog so vremenem*. 2012. Vy'p. 39. Pp. 213–227 (in Russian).

Malovichko S.I. Istoriografiya posle "kul'turnogo povorota": prostranstvenny'j podxod i novaya lokal'naya istoriya [Historiography after the "cultural turn": a spatial approach and a new local history], in *Novaya lokal'naya istoriya: po sledam Internet-konferencij. 2007–2014* [New local history: in the wake of Internet conferences. 2007–2014]. Stavropol': Izd-vo SKFU. 2014. Pp. 21–31 (in Russian).

Mashkin M.N. *Franczuzskie socialisty' i demokraty' i kolonial'ny'j vopros 1830–1871* [French Socialists and Democrats and the Colonial Question 1830–1871]. M.: Nauka, 1981. 317 p. (in Russian).

Murray-Miller G. Trassredizemnomorskaya Franciya [France and Algeria: trans-mediterranean society], in *Franczuzskij ezhegodnik 2017: Franciya i Sredizemnomor'e v Novoe i Novejshee vremya* [French Yearbook 2017: France and the Mediterranean in Modern and Contemporary]. M., 2017. Pp. 141–161 (in Russian).

Podgornova N.P. *Politika Francii v stranax Severo-Zapadnoj Afriki* [French politics in North West Africa]. M.: Institut Blizhnego Vostoka, 2015. 112 p. (in Russian).

Savel'eva I.M. Istoricheskie issledovaniya v XXI veke: teoreticheskij frontier [Historical research in the XXI century: theoretical frontier], in *Dialog so vremenem*. 2012. Vy'p. 38. Pp. 25–53 (in Russian).

Thompson A. Yazyk imperializma i razlichnyj smysl ponyatiya "imperiya": imperskij diskurs v politicheskoj zhizni Velikobritanii 1895–1914 gg. [The Language of Imperialism and the Meanings of Empire: Imperial Discourse in British Politics, 1895–1914], in *Ab Imperio*. 2005. № 2. Pp. 21–68 (in Russian).

Chto takoe "novaya imperskaya istoriya", otkuda ona vzyalas' i k chemu ona idet? Beseda s redaktorami zhurnala Ab Imperio Il'ej Gerasimovym i Marinoj Mogil'ner [What is the "new imperial story", where did it come from and what is it going to? Conversation with the editors of Ab Imperio magazine Ilya Gerasimov and Marina Mogilner], in *Logos*. 2007. № 1 (58). Pp. 218–238 (in Russian).

Bancel N., Blanchard P., Vergès F. *La République coloniale: Essai sur une utopie*. Paris: Albin Michel, 2003. 250 p. (in French).

Blais H. *Mirages de la carte. L'invention de l'Algérie coloniale*. Paris: Fayard, 2014. 253 p. (in French).

Blais H. Coloniser l'espace : territoires, identités, spatialité, in *Genèses*. 2009. № 74. Pp. 145–159 (in French).

Bourguet M.-N. *L'invention scientifique de la Méditerranée*. Sous la direction de Bourguet M.-N. et all. Paris: Éd. de l'EHESS, 1998. 328 p. (in French).

Carter P. *The Road to Botany Bay: An Exploration of Landscape and History*. 1987. Minneapolis: University of Minnesota Press, 416 p.

Cassou M. *Le transsaharien : l'échec sanglant des missions Flatters*. Paris: Éditions L'Harmattan, 2004. 198 p. (in French).

- Duluq S., Soubias P. *L'espace public et ses représentations en Afrique subsaharienne. Approches pluridisciplinaires*. Paris: Karthala (Hommes et sociétés), 2004. 256 p. (in French).
- Duponchel A. *Le chemin de fer de l'Afrique centrale*. Paris: Imprimerie typographique de A. Pougin, 1877. 44 p. (in French).
- Duponchel A. *Le chemin de fer transsaharien, jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan : études préliminaires du projet et rapport de mission avec cartes générales et géologiques*. Montpellier: Typographie et lithographie de Boehm & fils, 1878. 374 p. (in French).
- Duponchel A. *La colonisation africaine : état actuel de la question*. Paris: Camus. 1890. 52 p. (in French).
- Duveyrier H. *L'Exploration du Sahara: Les Touâreg du Nord*. Paris: Challamel Ainé, 1864. 567 p. (in French).
- Lakroum M. Les projets français de transsaharien (XIXe–XXe siècles) un challenge pour l'industrie, in *Culture technique*. 1989. № 19. Pp. 295–302. Available at: http://documents.irevues.inist.fr/bitstream/handle/2042/31932/C%26T_1989_19_295.pdf?sequence=1 (accessed 1 June 2019).
- Laymond Ph. Le Transsaharien: un projet colonial illusoire, in *Dynamiques Environnementales*. 2018. Available at: <https://dei.hypotheses.org/728> (accessed 1 June 2019).
- Lejeune D. *Les Sociétés de géographie en France et l'expansion coloniale au XIXe siècle*. Paris: Albin Michel, 1993. 240 p. (in French).
- Leroy-Beaulieu P. *De la colonisation chez les peuples modernes*. Paris: Guillaumin, 1874. 616 p. (in French).
- Les chemins de fer de la France d'Outre-Mer. T. 1–3. T. II. L'Afrique du Nord, le Transsaharien* / par Bejui P., Raynaud L., Vergez-Larrouy J.-P., Paris: La Régordane, 1992. 272 p. (in French).
- Meyer J., Tarrade J., Rey-Goldzeiguer A., Thobie J. *Histoire de la France coloniale. T. I. Des origines à 1914*. Paris: A. Colin, 1991. 846 p. (in French).
- Mitchell Th. *Colonizing Egypt*. Cambridge, Cambridge University Press, 1988. 218 p.
- Soleillet P. *Exploration de Sahara Centrale. L'Avenir de la France en Afrique*. Paris: Challamel ainé, 1876. 106 p. (in French).