

УДК 910.1

“ПОЛЯРИЗОВАННЫЙ ЛАНДШАФТ”: ПОЛВЕКА СПУСТЯ

© 2021 г. Б. Б. Родоман*¹

Москва, Россия

*e-mail: bbrodom@mail.ru

Поступила в редакцию 24.01.2021 г.

После доработки 01.03.2021 г.

Принята к публикации 03.03.2021 г.

Статья посвящена концепции “поляризованного ландшафта” (также известной как концепция “поляризованной биосферы”), разработанной автором в 1970 г. Рассматриваются социально-экономические условия осуществления концептуального проекта, а также изменения этих факторов и соответствующих фундаментальных понятий за прошедшие полстолетия. Показано, насколько идеальная модель территориальной структуры культурного ландшафта связана с образом жизни ее автора; как его представления о работе и досуге сформировали картину регулярной сети городов, окруженных буферными функциональными зонами с понижающейся плотностью населения от центра к периферии, занятой природными парками и заповедниками. Большой город и дикая природа считаются равноценными “полюсами” биосферы. Б.Б. Родоман прослеживает, как изменилась транспортная инфраструктура в России и насколько современная транспортная политика, по крайней мере в Москве и Московской области, противоречит идеям “поляризованной биосферы”. В то же время нарастание территориальных контрастов социально-экономического развития приводит к росту так называемой внутренней периферии, где процессы восстановления природных ландшафтов идут стихийно по мере сокращения антропогенной нагрузки. Некоторая поляризация ландшафта, благоприятная для биосферы, происходит сама собой, и не надо этому процессу препятствовать. Автор прослеживает связь своей концепции с классическими трудами по теоретической географии, в частности с “Изолированным государством” И. фон Тюнена; рассказывает об истории проникновения “поляризованной биосферы” в отечественную географическую науку, намечает пути дальнейшего развития этого проекта.

Ключевые слова: биосфера, ландшафт, город, транспорт, расселение, охрана природы, эконет, функциональное зонирование, картоиды

DOI: 10.31857/S2587556621030122

ВВЕДЕНИЕ

В 2020 г. концепции “поляризованного ландшафта” (ПЛ), или “поляризованной биосферы” (ПБ), исполнилось 50 лет. Для тех, кто знаком с этой концепцией, она, в первую очередь, ассоциируется с картоидом, но что кроется за чертежом? В каком регионе, какие люди и как “могли бы” или “должны” жить в соответствии с этим проектом? Несмотря на достаточно широкую извест-

ность и уже долгую жизнь, ПБ еще не обсуждалась в научном сообществе.

В настоящей статье словосочетания ПБ и ПЛ употребляются преимущественно как синонимы, чередуясь для стилистического разнообразия, но в некоторых неоговоренных случаях они неявно различаются: ПБ — общее понятие, глобальный спектр зон, а ПЛ — более локальная система, сформированная и пронизанная транспортной сетью.

Поляризованный ландшафт — концепция идеальной территориальной структуры культурного ландшафта для гармоничного сосуществования человека и природы, один из подходов функционального зонирования территории. Она опирается на идею, что большой город и дикая природа — противоположные и равноценные виды окружающей среды. Между ними располагаются прочие функциональные зоны, промежуточные по плотности постоянного населения, по степени интенсивности земле- и природопользования, по транспортной доступности (рис. 1).

¹ В мае 2021 г. Борис Борисович Родоман — известнейший российский географ, теоретик географической науки, автор концепции “поляризованной биосферы”, разработавший свою, оригинальную версию правил составления и языка картоидов, внесший большой вклад в развитие отечественной рекреационной географии — отмечает свой 90-летний юбилей. Данная статья написана на основе научного доклада Бориса Борисовича, подготовленного в прошлом году для научной конференции к 50-летию концепции “поляризованной биосферы”. Редакция журнала “Известия РАН. Серия географическая” поздравляет Б.Б. Родомана с замечательным юбилеем, восхищается его творческим долголетием, желает ему здоровья и новых научных свершений!

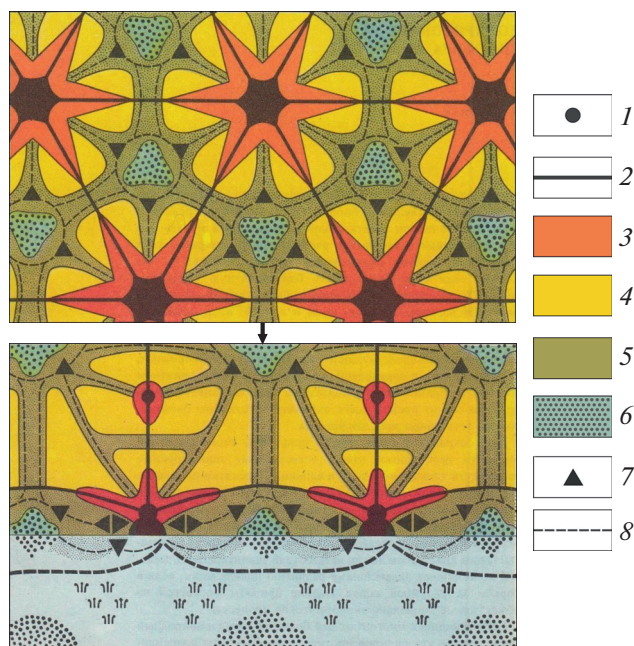


Рис. 1. Базисный чертеж. Универсальный сетевой поляризованный культурный ландшафт: на однородной равнине посреди континента и в прибрежных частях суши и моря (озера).

На суше (вверху): 1 — центры городов; 2 — утилитарные скоростные дороги; 3 — жилые районы с постоянным населением и обрабатывающей промышленностью, безвредной для окружающей среды; 4 — сельское хозяйство высокой и средней интенсивности; 5 — загородные природные парки для отдыха и туризма, экстенсивное сельское хозяйство (естественные сенокосы, пастбища, агрокреационные угодья), любительская охота и рыболовство, лесная промышленность; 6 — природные заповедники; 7 — рекреационные поселения и жилища (дачи, отели, турбазы); 8 — туристские маршруты, дороги, тропы. На водной поверхности (внизу): аналогичные функциональные элементы (в том числе морские плантации и промыслы, акватории для купания и спорта, утилитарные и прогулочные рейсы), но их осуществимость с четкими границами менее вероятна.

Поселения, разрастаясь вдоль дорог, фактически разбивают территорию на клетки, слишком тесные для размещения необходимых элементов естественного ландшафта и обитания в нем достаточно многочисленных популяций диких животных. Надо не только заповедовать уцелевшие уголки природы, но и соединить их широкими зелеными коридорами в единый массив, охватывающий всю сушу.

В ПЛ пересекаются две основные транспортные системы: 1) утилитарные дороги для спешащих людей и грузов с общественными деловыми центрами в урбанизированных узлах; 2) природные пути диких животных, сходящиеся к заповедникам. На каркас путей наращиваются функциональные зоны, в них встраивается третья сеть, до-

бавочная — рекреационная, диагональная по отношению к прочим.

Концепция ПЛ учитывает российскую специфику и отличается от зарубежных проектов эконета. Основные отличия: 1) главными осями зеленых коридоров служат административные границы; 2) сохраняется преимущество общественного транспорта над легковыми автомобилями; 3) главное средство охраны природы — *относительно* плохая транспортная доступность.

Исходный картоид (см. рис. 1) предназначен для преобразований применительно к местным условиям. Так, в нижней части рисунка показан прибрежный вариант ПЛ. В дальнейших приближениях учитываются рельеф и гидросеть.

Возможность функционирования ПЛ в том виде, как он изображен в трех моих книгах (1999б, 2002, 2007) на базисном чертеже, зиждется на множестве явных и неявных постулатов и ограничена разнообразными условиями, совместная осуществимость которых далеко не очевидна. Я буду сравнивать некоторые элементы модели ПЛ с фактами и явлениями, наблюдаемыми в России в наши дни, а также с построениями из параграфов книги “Территориальные ареалы и сети” (Родоман, 1999б). Но это будет не пропаганда и защита моих схем, а наоборот, скорее их разрушение — возможно, для того, чтобы собрать снова.

ТРАНСПОРТ И РАССЕЛЕНИЕ В ПОЛЯРИЗОВАННОМ ЛАНДШАФТЕ

Транспорт — не вспомогательная отрасль хозяйства, обслуживающая неподвижные объекты, а кинематическая сторона бытия; формы расселения зависят от способов и средств передвижения людей — таковы постулаты, принятые при конструировании ПЛ.

В моем ПЛ резко различается транспорт двух типов. Первый тип — *утилитарный*, он служит для повседневного вынужденного перемещения, когда требуется довести пассажира как можно скорее, а его контакт с окружающей средой необязателен и минимален. Второй тип — *рекреационный*, для удовольствия водителей и/или пассажиров в процессе передвижения. В моем проекте все люди постоянно проживают и занимаются необходимым трудом в зонах пешеходной доступности от остановок общественного транспорта. В ПЛ в первом приближении насчитывается четыре зоны: 1) зона повседневного существования и постоянного места жительства (ПМЖ), нанизанная на утилитарную транспортную сеть; 2) зона производственного использования ландшафта (в частности, это может быть сельское хозяйство); 3) зона рекреации с доминированием природного ландшафта; 4) природные заповедни-

ки, где животные и растения живут не для людей, а сами по себе, потому что имеют право на жизнь.

Общественный транспорт за пределами городов предполагается *дискретным*, т.е. таким, в котором посадка и высадка пассажиров возможны только в постоянных остановочных пунктах. При достаточно редком расположении, например, железнодорожных станций между ними сохраняются не обитаемые людьми зеленые промежутки. При экофобном *континуальном* транспорте, каковым являются автомобили, для сохранения природного ландшафта необходимы экодуки. Так, для восстановления московского природного парка “Лосиный Остров” надо МКАД покрыть крышей и на ней посадить лес. Узкие (короткие) экомосты не помогут — по ним будут ездить мотоциклисты и бегать толпы лыжников.

Общественный транспорт у меня отличается от приватного по экологическим критериям. Такси я не считаю общественным транспортом, потому что влияние легкового автомобиля на окружающую среду и на все параметры дорожного движения не зависит от того, кем приходится водитель пассажиру — наемным работником, приятелем или родственником, членом семьи, везет ли он за деньги или бесплатно.

В транспортной сети ПЛ все утилитарные дороги топологически радиальны, т.е. исходят из центров разного ранга. Из радиальных дорог складывается транспортная сеть в виде решетки — в идеальном случае (на простейших моделях) треугольно-шестиугольной или квадратной. Кольцевых и хордовых утилитарных дорог нет. Напротив, туристские дороги, как правило, могут и должны быть кольцевыми, хордовыми и диагональными.

Утилитарное пассажирское сообщение между пунктами, находящимися даже на соседних радиальных линиях, осуществляется только через центр. Поездка через центр с пересадкой в моей модели всегда быстрее и комфортнее, чем напрямик без пересадки. Для подавляющего большинства утилитарных поездок необходимо множество пересадок, но они совершаются без задержек и физически так же легки, как вход на эскалатор или с тротуара, платформы в низкопольный вагон. При такой транспортной сети сохраняются зеленые клинья и целостность эконета.

Централизованное транспортное сообщение изначально заимствовано мной из ситуации в Москве и Подмоскovie советского времени. Это прежде всего метро, где между станциями, находящимися недалеко одна от другой, но на разных радиусах, быстрее получалось ехать под землей с одной пересадкой в центре, нежели медленным наземным общественным транспортом. В середине XX в. аналогичное положение распространялось на всю Московскую область. Так, из Мо-

жайска в Клин и из Шатуры в Коломну было удобно ехать на электричках с пересадкой в Москве. В наше время сильно, казалось бы, до абсурда, централизовано авиационное сообщение. Так, из Оренбурга в Волгоград и Казань, да и в любой аэропорт Сибири и Казахстана, надо лететь через Москву. В советское время бумажные письма из Челябинска в Свердловск шли через ту же столицу. С появлением новых, но, первоначально, очень редких сетей еще более быстрого наземного транспорта, например маглевов, такие “странные” пути будут проделывать и люди, и это учтено в моих моделях. Зачем отказываться от пересадок, если с ними — быстрее?

Ну, а теперь посмотрим, что происходит с наземным транспортом на самом деле. Автомобилизация полностью разрушает мою схему. Кольцевые и хордовые автодороги, а также дублеры радиальных автодорог окончательно дробят и стирают с лица Земли природный ландшафт. Под влиянием исторически сложившейся планировки старой Москвы чиновников охватила мания кольцевых дорог. Им мало переполненной МКАД и новой ЦКАД, они хотят строить дублер МКАД; тогда и от Лосиног Острова ничего не останется.

Для сохранения природной среды утилитарный транспорт людей должен быть общественным и дискретным. Легковой автомобиль обладает противоположными свойствами. Автомобилизация делает невозможным существование непрерывных зеленых клиньев, да и вообще всякого эконета. Прямое беспересадочное и бесперегрузочное транспортное сообщение каждой точки земной суши с каждой другой точкой невозможно, а постоянное и пока еще неуклонное приближение к этой абсурдной ситуации при помощи строительства все новых автодорог для биосферы разрушительно. Но именно эта убийственная тенденция сегодня преобладает.

ИЗОХРОННАЯ МОДЕЛЬ И МОНОЦЕНТРИЗМ

В моем ПЛ принята *изохронная модель* города. Он представляется строго моноцентричным, а его граница совпадает с изохроной доступности городского центра для всех жителей. В этой связи надо сослаться на фундаментальную работу Г.А. Гольца (1981). В согласии с ним я полагаю, что отдельный город, да и любое достаточно крупное единичное поселение есть ареал повседневной доступности некоторых жизненно важных объектов. Предполагается, что житель города может в течение дня посетить все необходимые ему места и вернуться домой ночевать. При одинаковом для всего человечества суточном ритме размеры и формы поселений зависят от способов передвижения людей. Если они только ходят пешком, то

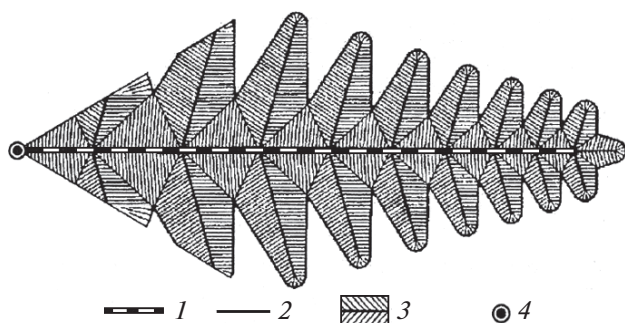


Рис. 2. Изохронный псевдолист (Родоман, 1999б, с. 91).

1 – Радиальная магистраль (дорога первого класса); 2 – субрадиали (дороги второго класса) и граница ареала (границная изохрона); 3 – пути сообщения третьего класса (в том числе скорейшие проходы по бездорожью), границы сектора и субареалов; 4 – центр ареала.

поселение имеет компактную форму, в идеале (на однородной равнине без водоемов) – круглую. Если выделяются главные дороги, допускающие более высокую скорость передвижения и притягательные для размещения многих объектов, то круг преобразуется в *урбоцентрическую розетку*. Такой розеткой, сформированной пригородными поездками, была и Московская агломерация в середине XX в. Между лепестками розетки сохранялись лесистые зеленые клинья.

Чтобы показать зависимость контура города от способов передвижения людей и возможность сохранения негородских пространств для зеленых клиньев, я построил *изохронный псевдолист* (рис. 2) – модель одного лепестка урбоцентрической розетки.

Применены два вида транспорта, различающиеся по скорости (один главный путь и множество местных), и пешая ходьба. Для дорог разного ранга вычислены *оптимальные углы примыкания* (само это понятие “открыто” при ходьбе на лыжах, когда со снежной целины выбираешься на хорошую лыжню). Полный моноцентризм и полная изоляция ареала от внешней среды – достаточно сильные, но по сравнению с реальностью – фантастические допущения. Это единственная математическая модель в моей “теоретической географии”. Подставляя в псевдолист разные способы и скорости передвижения, мы, между прочим, получим разнообразные формы листьев растений. Лист – транспортная система, веерный узловый район (рис. 3). Вероятна применимость этой модели за пределами географии.

Оранжевые зубцы и лепестки на рис. 1 – ипостаси изохронного псевдолиста, но они не вычислены, а нарисованы по художественному воображению. Шестиконечность звезд объясняется плотной упаковкой кругов на плоскости (каждый

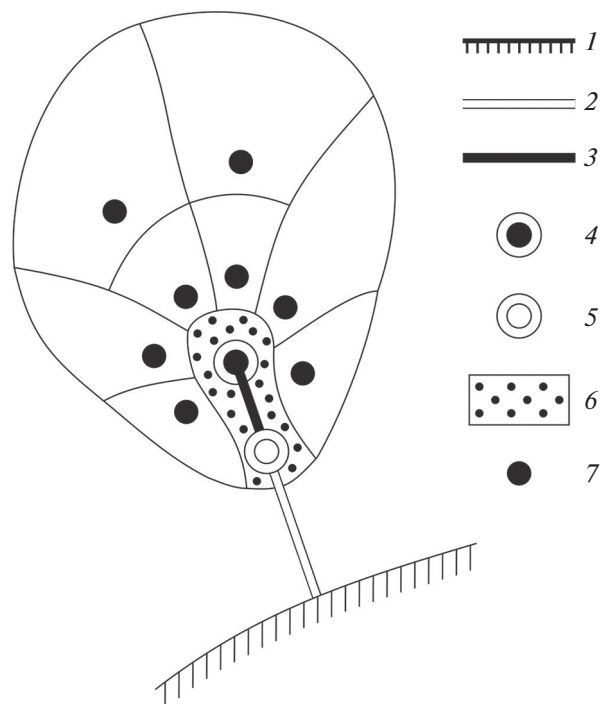


Рис. 3. Веерный узловый район (Родоман, 1999б, с. 156).

1 – Базис, 2 – стебель, 3 – стержень, 4 – центр района, 5 – аванцентр, 6 – ядро, 7 – центры подрайонов.

круг соприкасается с шестью соседними). Треугольно-шестиугольная сеть дорог и поселений на однородной равнине наиболее естественна и формируется стихийно; такой была и сеть грунтовых проселочных дорог в Центральной России до середины XX в. Прямоугольная сеть более искусственна, но она и полустихийно образуется в случае примыкания коротких местных дорог к главным, коротких переулков к длинным улицам, а также многих дорог к берегам и прочим ландшафтообразующим линиям. Источник прямоугольности в культурном ландшафте – прямоугольные (в плане) формы домов и земельных участков. В прямоугольном варианте сохраняются и остаются топологически прежними все элементы ПЛ (см. нижнюю, приморскую, часть рис. 1).

Изохронная модель города, едва родившись, сразу начала устаревать. Единичный город, окруженный слабо застроенной сельской местностью – уже редкость в наши дни. Обычны агломерации городов (и негородских поселений), нередко агломераты агломераций – мегалополисы. Фактические (физические) границы поселений неуловимы. Критерии отличия городских поселений от негородских тоже неясны – не есть ли это пережиток феодализма, когда разные поселения имели различный правовой статус? Моноцентричные поселенческие структуры, сложившиеся во круг крепостей, замков, дворцов, усадеб, храмов,

рынков, фабрик, уходят в прошлое. Как это отразится на моих схемах, пронизанных моноцентризмом?

УСЛОВНАЯ ОДНОРОДНОСТЬ И ДИСКРЕТНОСТЬ

По-разному раскрашенные ареалы на базисном чертеже ПЛ (см. рис. 1) суть *условно однородные типологические районы*. Представление об их однородности — продукт мысленной генерализации. “На самом деле” и при более крупном масштабе они могут быть изображены как сложные территориальные комплексы, содержащие многие или даже все зоны ПБ. Так, в оранжевом ареале условно сплошной городской застройки имеются свои зеленые зоны парков и скверов, а в желтой зоне интенсивного сельского хозяйства — свои центры в виде поселений и зеленые коридоры хотя бы в роли полезащитных лесополос. Иными словами, цвет ареала показывает его не единственную, а преобладающую функцию.

Количество функциональных зон ПБ тоже не предопределено — оно может быть любым. Все зоны поддаются разделению на подзоны по степени урбанизации и строгости природоохранного режима. На моих картоидах показано минимальное число зон, достаточное для наглядной демонстрации идеи.

Границы функциональных зон должны быть или являться, в натуре или в воображении, резкими или постепенными? По-видимому, возможно и то, и другое. Мой методологический выбор — это дискретность, и он не случаен. Мое *дискретно-иерархическое* представление о мире формировалось под влиянием советского административно-территориального деления (АТД). Но, думается, не только мое. В грандиозном многоступенчатом индивидуальном физико-географическом районировании мира у советских географов выделялись природные страны, области, провинции, округа.

Районирование в моем понимании — это дискретное отображение среды, которая может быть континуальной и/или дискретной в разной степени. Дискретизация необходима для понимания и, в частности, для вербализации — привязки расплывчатой массы вещей и явлений к словам (понятиям, терминам), а также для принятия решений. Районирование — способ овладения пространством (*divide et impera*) (Родоман, 2017²). Аналогичны роли периодизации по отношению к времени, а классификации — к набору вещей (Родоман, 2007, с. 212).

В постиндустриальной эре, в эпоху постмодернизма, в атмосфере постнауки и прочих модных

“постизмов” все эти рассуждения, возможно, покажутся наивными, примитивными, отжившими. Ну, что ж, будем рассматривать ПБ как объект истории отечественной науки — той географии, которая развивалась в СССР в середине XX в.

СМЯГЧЕНИЕ КОНТРАСТОВ И БУФЕРНЫЕ ЗОНЫ

Моя ПБ — это *функциональное зонирование* для защиты уязвимых компонентов ландшафта от агрессивных; у меня все зоны, кроме крайних (полярных), являются *буферными*, охранными — для предотвращения или смягчения пагубного соседства. В моей модели небоскреб не может стоять рядом с естественным озером и натуральным лесом — между ними должны быть промежуточные зоны малоэтажной застройки и рекреационного “парка культуры и отдыха”. Но что мы видим в наши дни? Реклама предлагает именно такое дьявольское соседство новостроек с парком и заповедником; жилые комплексы вставляются в лесные массивы. Охранные зоны природных и культурных объектов не соблюдаются.

Вместе с тем опыты удачного сосуществования городской инфраструктуры с “дикой” флорой и фауной имеются. Таков, например, Wetland Park в Гонконге, окруженный небоскребами не только этого города, но и соседнего, более громадного Шэньчжэня. Результат рекультивации пустырей и болот ныне смотрится как дикая природа, стал местом зимовки и важной станцией для перелетных птиц.

Значит, все зависит от поведения людей. Если агрессивные компоненты (люди, машины, здания, сооружения) станут более экофильными, то им можно разрешить приблизиться к менее защищенным, уязвимым существам. Получается, что *минимальный допустимый размер спектра зон обратно пропорционален высоте уровня экологической культуры* (примем это высказывание не как точную математическую формулу, а как метафору). На экологическом профиле, отражающем степень урбанизации, не должно быть обрывов и пропастей; во избежание обрушения надо соблюдать *угол естественного откоса*.

ЭТИЧЕСКИЕ БАРЬЕРЫ И ФИЛЬТРЫ

Пребывая в разных пространствах, одни и те же люди ведут себя по-разному. Тяга к образу жизни более дикому, архаичному, менее цивилизованному — важный компонент выездной рекреации. Рекреационным поведением компенсируется ущербность повседневно городского образа жизни, восполняется недостаток желанных ролей и занятий. В моих проектах это учитывается. Функциональные зоны ПЛ — это ареалы различного поведения людей, с разными ролями. На

² In References: (Rodoman, 2018).

смену городской одежде вместе с походным туристским снаряжением приходит невидимая одежда духовная — новое, более сакральное отношение к природе. Перемещаясь от городского полюса к природному, человек дезурбанизуется и рурализуется. Он открывает в себе и запускает роли, поступки, ощущения, присущие, как ему кажется, другим профессиям и сословиям, иным этносам и своим предкам.

Границы функциональных зон, по моему замыслу, суть механические и *этические фильтры*, в которых отсеиваются личности, роли и вещи. Природоохранные нормы и правила, кажущиеся чрезмерным ограничением свободы, — вершина айсберга; его подводная часть — огромное количество запретов, которые мы всю жизнь соблюдаем по привычке, фактически признаем и о них редко вспоминаем. Биосфера — не имение, не мастерская, не ферма людей, а жилище множества живых существ. Человек — не хозяин над другими животными, а их *ответственный сожитель*. Для комфортного созерцания прекрасных пейзажей и для общения со многими животными и растениями нужны благоустроенные природные парки, но в настоящих заповедниках массовым посетителям делать нечего. Не тронутые, не посеченные, не застроенные, не проданные земли — это даже с примитивной экономической точки зрения суть сокровища, ценность которых постоянно растет.

СТИМУЛЫ, УПРАВЛЕНИЕ, РАЗМЕЩЕНИЕ

В ПБ симбиоз человека с животными и растениями должен быть основан на медико-биологических нормах и на постулатах гуманизма и здравого смысла. В этой связи пригодны следующие главные инструменты стимулирования и управления деятельностью людей.

1. Воспитание с детства. Путешествия, походы, физический труд “на лоне природы” должны стать обязательной частью всеобщего начального образования. Увы, экологическое воспитание в школе оставляет желать лучшего. Активный и творческий туризм в образование не внедрен. Хорошей начальной школы, которая готовила бы к полноценной жизни, а не к следующей ступени образования и карьеры, в России нет.

2. Средства массовой информации (СМИ) — главные инструменты быстрого перевоспитания взрослых людей — показали свою силу и мощь в двух сферах: а) политическая пропаганда при авторитарных режимах; б) реклама при рыночной экономике. В руках государства социального и служебного СМИ могли бы применяться в благих целях, но они недостаточно используют свои возможности для экологического и гуманистического воспитания, а во многих отношениях превратились в средства массового оболванивания.

3. Привлекающе-отвлекающее ландшафтное планирование. Заимствовано у архитекторов. Наличие разнообразных зданий и сооружений и их размещение наделяется способностью непосредственно влиять на людей. Скамейка приглашает присесть, озеро зовет искупаться; удобные тропинки, площадки и беседки для пикников избавляют от необходимости ломиться под полог леса и продираться через бурелом. После приватизации 90-х годов XX в. российские архитекторы отказались от своей гуманистической миссии, они кинулись обслуживать частных заказчиков и отвернулись от общественных пространств. Ландшафтная архитектура ушла с площадей и улиц и спряталась за высокими заборами и стенами на земельных участках вокруг коттеджей и вилл.

4. *Транспортная политика* — экофильная организация всех видов передвижения людей. Это важнейший и специфический инструмент устройства биосферы в моих концепциях, наименее известный, должным образом не понятый и не оцененный. Но внятной транспортной политики нет, как нет известности и у самого этого понятия. Многие проблемы осознаны (Вучик, 2011), ренессанс общественного рельсово-балочного транспорта начинается, но автомобили и автодороги по-прежнему уничтожают биосферу.

Традиционная экономическая мысль то и дело напоминает о преимуществах и необходимости полного и равномерного использования и размещения ресурсов во времени и пространстве. Я придерживаюсь противоположной точки зрения. Почти все население и всякая деятельность людей должны быть сосредоточены в центрах, транспортных узлах и у входов в веерные узловых районы (см. рис. 3), а по мере удаления от них убывать, как уменьшается с высотой плотность воздуха и атмосферное давление. Всемирная концентрация населения в гигантских городах необходима для восстановления и сохранения природного ландшафтного покрова с его животным и растительным миром.

ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ТРУДНОДОСТУПНОСТЬ И ВНУТРЕННЯЯ ПЕРИФЕРИЯ

Из личного опыта долгой жизни в нашей стране я пришел к выводу, что главным, если не единственным, надежным способом сохранения природного ландшафта была и остается его *плохая транспортная доступность*. В СССР в середине XX в. весьма немногие семьи владели личными автомобилями, да и приличных дорог для автотранспорта было слишком мало. Но о какой труднодоступности можно говорить в наши дни, когда сеть дорог с твердым покрытием сгустилась, имеются автомобили-внедорожники, снегоходы, вертолеты?

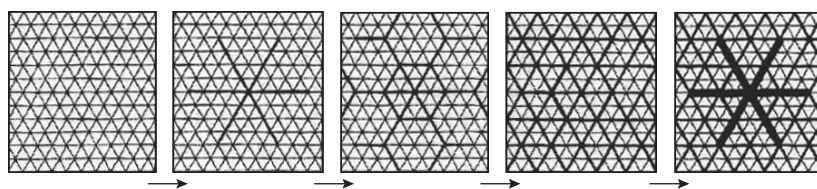


Рис. 4. Цикл эволюции транспортных сетей (Родоман, 1999б, с. 165).

Для защиты того или иного клочка земли от нарушения и беспокойства массами пришельцев нужна не столько абсолютная, сколько *относительная труднодоступность* — чтобы проезд и проход туда был или казался значительно более медленным, долгим, трудным, дорогим, непрестижным, неизвестным, неинтересным по сравнению с удовлетворением аналогичной миграционной потребности в местах более городских, центральных, столичных, комфортных. Конечно, надо, прежде всего, воздерживаться от строительства новых автодорог, рассекающих и дробящих ландшафт. Но общее искусственное и кажущееся обывателю злонамеренным ухудшение транспортной ситуации для охраны природы не обязательно.

Относительная труднодоступность возникает не от регресса транспорта, а от его прогресса. Она появляется, когда на густую сеть старых дорог накладывается новая транспортная сеть — более скоростная, но, на первых порах, очень редкая (рис. 4). Этот эксперимент уже провела история нашей страны, и нам негоже его игнорировать.

Примерно до конца XIX в. территория европейской части России была более изотропной, чем в наше время. Летом на фоне пресловутого бездорожья с ужасными распутицами грузовое сообщение кое-как поддерживалось баржами и лодками даже на малых реках, но настоящим сезоном для хозяйственного транспорта и торговли была зима. Когда на бесконечно густую сеть зимних санных путей наложилась редкая, но мощная сеть железных дорог, города и села, оказавшиеся вдали от железнодорожных станций, сразу стали отставать в своем развитии и пришли в упадок, отчасти продолжающийся до сего дня. Российскую сельскую глубинку не спасла автомобилизация: лошадь, лишь отчасти замененная машинами (не для езды, а для полевых работ), была экспроприирована и истреблена как кулацкое животное, а автодороги с автомобилями и автобусами не успели дойти до умиравшей деревни. В ячейках редкой железнодорожной и автомобильной транспортной сети образовалось то, что мы теперь называем *интрапериферией* (Родоман, 2002, с. 79), или *внутренней периферией* (Каганский, 2012³; Родоман, 2012).

³ In References: (Kaganskii, 2013).

Заповедные сине-зеленые ядра природного ландшафта на схеме ПЛ — это внутренняя периферия страны, региона, микрорайона. Для ревитализации и эконетизации какого-либо участка территории желательна *интрапериферизация* — низведение географического положения до статуса внутренней периферии. Это достигается не волюнтаристским насилием над сельской местностью, а дальнейшей концентрацией населения в крупных городских агломерациях, соединенных высокоскоростным транспортом.

Социально и экономически “упадочные” места не нуждаются в обязательном вторичном освоении, они могут быть возвращены природе. Это и происходит в лесной и в условно лесостепной зонах европейской части России, на примере которых формировалась моя концепция ПЛ. В масштабе всей ойкумены большая часть России видится как внутренняя или внешняя периферия, подходящая для сохранения дикой природы (Родоман, 2016).

Мне кажется, что “относительная труднодоступность” является самым экзотическим аспектом ПЛ; что это явление/понятие никем еще не усвоено и не оценено в должной мере. Может ли оно в действительности быть мощным инструментом охраны природы в наше время?

ПРИРОДА В ОБЪЯТИЯХ ГОРОДА

В моих сочинениях слова “природа” и “охрана природы” употребляются так, как будто всем известно их точное значение, и будто я сам знаю, что это такое. Попыток разъяснения данных терминов у меня нет. Постулируется равноценность городского и природного полюсов биосферы. Они равноценны для меня, потому что мне нравятся в одинаковой мере. Но разделяют ли эти симпатии мои коллеги, да и все остальное человечество?

Впрочем, и сам я не уверен, что люблю дикую природу “по-настоящему”. Я — стопроцентный горожанин, всю жизнь пленник квартиры в многоэтажном доме. Мои контакты с “дикой” природой были очень кратковременными и ограниченными, моя романтическая и преимущественно дистанционная любовь к ней не подкреплена кропотливым трудом исследователя, полевого ра-

ботника, натуралиста или, хотя бы, достаточно длительным обитанием в роли отшельника-робинзона.

В модели ПЛ слабо выражена среда, промежуточная между городским и природным полюсами — сельская местность, хотя в других моих работах она рассматривается. Я в молодости не любил русскую деревню, но ностальгически полюбил ее как вид культурного ландшафта в конце XX в., когда она уже во всю исчезала (Родоман, 2015).

Понятие “равноценности” природы и города у меня дополняется и даже подменяется понятием “равноправия”. На базисном чертеже ПЛ (см. рис. 1) города окружены природным ландшафтом, а особо охраняемые природные территории (ООПТ) — городами, т.е. с топологической точки зрения располагаются справедливо. Но если взглянуть на утилитарную транспортную сеть, то получается, что “природа” ею рассечена и опутана. Активный партнер (город) и пассивный (природа) не равносильны; город на самом деле выступает как хищник, а природа — как жертва. ООПТ в плену у городов — это уже не заповедник, а зоопарк, если не зверинец — тюрьма для животных, больных соматически и психически. Защищаемая и охраняемая природа похожа на обвиняемого, которому адвоката подобрал прокурор. Заповедник, если его выявленное и научно нормированное естественное состояние постоянно нарушается и с большим трудом восстанавливается и поддерживается людьми — это объект антропогенный, искусственный, как и город.

В 1970-х годах я думал, что сохранение биосферы необходимо, прежде всего, самим людям для выживания. Впоследствии под влиянием украинского эколога В.Е. Борейко я склонился к более радикальной точке зрения: животные и растения имеют право на жизнь независимо от интересов людей (Борейко, 2002). Потребительскую любовь к природе я не уважаю, к экологическому туризму отношусь скептически.

HOMO SOVETICUS ET POSTSOVETICUS

Обитатель ПЛ — *Homo soveticus*, облагоустроенный и ошастливленный Б.Б. Родоманом. Облагоустроен в том смысле, что ему приписаны такие хорошие, явно не низменные потребности, как общение с природой и активный туризм. Ошастливлен тем, что для его здорового образа жизни предусмотрены специальные ареалы — функциональные зоны.

Отношение автора к его герою двойственно, противоречиво и парадоксально. Где-то я отождествлял себя с “советским простым человеком”, а где-то стоял над ним как демиург. Я мысленно чувствовал себя архитектором, который хотел бы, но не может жить в прекрасном дворце, спроектированном им для богача; но и не собирается

жить в микрорайоне, предназначенном для “простого народа”.

Принятый мною за эталон “средний трудящийся” работает пять дней в неделю, а в течение дня пребывает в учреждении или на предприятии восемь часов. К месту работы он добирается на транспорте, почти всегда общественном, тратя на дорогу примерно час, а то и полтора (в один конец). Остальное время считается свободным, или досугом. Различается досуг 1) повседневный — вечером, после рабочего дня; 2) в конце недели — в выходные дни; 3) ежегодный — во время отпуска. Этому регламенту соответствовала механическая теория рекреации: человек на работе теряет силы, а на досуге восстанавливает. Трудящийся не до конца отдыхает вечером, усталость продолжает накапливаться, ее большую часть он снимает в выходные дни, но окончательно — только во время отпуска. Отсюда и два вида рекреационных маятниковых миграций — ближние еженедельные и дальние ежегодные.

Инженеры и архитекторы, проектирующие жилье, транспорт и прочую сферу обслуживания для населения, а также курирующие их чиновники сами, как правило, этими благами не пользуются. Проектировщик жилого микрорайона вряд ли мечтает жить в одной из его малогабаритных квартир. Мэр города, открывающий новую линию метро или трамвая, проедет на нем одну остановку в присутствии журналистов, но в повседневной жизни пользоваться не будет. Не находился ли в аналогичном положении и я, проектируя ПЛ? Вероятно и отчасти — да. Ведь сам я, мысленно уподобляясь инженерам и архитекторам, не вел образа жизни, типичного для “средних трудящихся”, а как бы ставил себя над ними. Я не пользовался площадками и устройствами для стационарного отдыха и программно-процедурного оздоровления, не рвался в дома отдыха и санатории. Я занимался только любимым делом и поэтому у меня не было различия между работой и отдыхом.

С другой стороны, в проектах ПБ заметно мое желание сохранить для себя ландшафт, в котором прошла моя молодость, и чувствуется моя принадлежность к субкультуре советского походного туризма. Воображаемые объекты моих забот выглядели москвичами моего социального слоя, но более связанными так называемой работой. Они, как и я, не имели автомобиля и дачи, любили прогулки, походы, путешествия, а стационарный отдых презирали.

К концу советского периода большинство городских семей в нашей стране имели в сельской местности садово-огородные участки, все более использовавшиеся как места для второго, летнего жилья. В моем ПЛ этот вид землепользования и расселения игнорировался, хотя в моих публици-

стических статьях его критике уделено немало страниц. Мое негативное отношение к СНТ не означало, что я отрицал всякую полезность их образа жизни и занятий. Я возражал против неправильного, экофобного размещения новых поселков — на элементах экологического каркаса — лесных полянах, поймах, даже на осушаемых болотах. Колхозы, совхозы и лесхозы охотно избавлялись от неудобий, мешавших выполнять план, но такое порочное размещение, вызванное особенностями советской командно-административной системы, было унаследовано и в постсоветское время новыми коттеджными поселками.

По моим представлениям, загородные поселки горожан должны развиваться на основе существующих или недавно исчезнувших сельских поселений, продолжая и развивая их улично-дорожную сеть и квартальную структуру. Фактически же все это коттеджное и дачное строительство разрушило традиционный сельский ландшафт и перерезало, прервало все пешие и лыжные туристские маршруты.

Моя ПБ — пульсирующее поле маятниковых миграций (Родоман, 1999, с. 65; 2002, с. 31). Мои проекты предусматривали очень высокую подвижность людей, постоянно живущих в многоэтажных домах. Общение с природой предполагалось не столько стационарное, на дачах и пляжах, сколько мобильное, в походах и путешествиях. Благодаря скоростному транспорту в сферу повседневной доступности в конце концов включалась не только своя городская агломерация, свой мегалополис, но и отдельные точки на разных сторонах земного шара (без внутренней периферии, отведенной дикой природе). Однако сегодня я уже не ощущаю себя таким рьяным сторонником концентрации жителей в гигантских городах-зданиях. Изменилось, стало неоднозначным и мое отношение к туризму.

В 1970 г. туризм всех видов во всех странах казался безусловно положительным явлением, благородным занятием, оздоравливающим и возвышающим физически и духовно; но сегодня он таковым не выглядит. Избыточным туризмом разрушаются природный ландшафт и городская среда, многие достопримечательности, все культурное наследие.

Резкое разделение деятельности утилитарной и рекреационной, времени рабочего и свободного, мест жительства постоянных и временных характерно для индустриальной эпохи преобладания наемного труда и засилья канцелярских служащих. В наши дни дистанционный, надомный труд за компьютером должен привести к значительному уменьшению ежедневных поездок на работу. В современной России весьма востребован труд охранника в виде суточных дежурств, чередующихся с тремя выходными днями, нередко заполненными производительным трудом в до-

машнем хозяйстве и в теневом секторе товарной экономики.

Повседневная подвижность людей тоже зашла слишком далеко. Ежедневные рутинные трудовые и бытовые маятниковые миграции стали тяжелым бременем для человека и биосферы. От них избавляются разными способами: удаленной (дистанционной) работой за компьютерами, обменом рабочими местами, суточными дежурствами, ночлегом в офисах и мастерских и т.п. Коронавирус помог быстрому и массовому внедрению нового порядка, который раньше практиковался редко.

Если такие важные явления и соответствующие фундаментальные понятия, как труд, занятость, рабочее место, рабочее время, постоянное место жительства и т.п., стремительно размываются и обесмысливаются на наших глазах, то как быть с территориальными ареалами, которые на этих вещах основаны?

ОХРАНА ПРИРОДЫ И ЧАСТНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ

Если ПЛ — программа ландшафтного планирования, то при каком общественном строе, при какой экономической системе оно возможно? С той системой, которая существует в нашей стране сейчас, охрана природы и экологичное ландшафтное планирование вряд ли совместимы. Идея ПБ родилась в СССР в 1970 г., когда вопрос о другом общественном строе не стоял. Вероятно, требуется какой-то “социализм с человеческим лицом”, не отягощенный коррупцией и милитаризмом, или социальное государство скандинавского типа, в котором простые люди живут без мучительного надрыва и постоянных жалоб и проклятий, без ожидания, что кто-то извне и сверху улучшит их жизнь.

Я выступаю против неограниченной частной собственности на землю. Если собственность — толстый пучок прав и обязанностей, то лучше это понятие распаковать и рассматривать его элементы по отдельности, решая, что можно или нельзя делать в каждом конкретном случае. По моим представлениям, допустимая степень приватности в обладании земельным участком должна зависеть от его положения в природном ландшафте. Наиболее частными и автономными по отношению к государству и его законам могут быть компактные участки земли определенного диапазона размеров, расположенные на почти горизонтальных площадках, на пологих слабо выпуклых склонах, на достаточном расстоянии от водоразделов и тальвегов. Водоразделы, вершины холмов и тальвеги, все природные экстремальные точки и линеаменты ландшафта должны находиться в общественной собственности разного уровня.

Это особенно относится к гидросети. Так, малые ручьи могут пребывать в муниципальной собственности, малые реки с их поймами — в региональной, средние течения больших рек — в общегосударственной (в России — в федеральной) собственности и т.д.; озеро Байкал, Мировой океан и Антарктида — под международным контролем.

С точки зрения экологии любой дележ между конкурирующими собственниками, владельцами и пользователями земли, биосферы, природных ресурсов нежелателен, потому что приводит к их уничтожению. Объектами земельного кадастра должны стать мелкие морфологические единицы природного ландшафта, например фации по Н.А. Солнцеву (Морфологическая..., 1962), а степень их приватизации должна определяться по положению на гидрогеоморфологическом профиле, или, что почти то же самое, на ландшафтно-геохимическом профиле А.И. Перельмана (1961).

ПРОЕКТ, ПРОГНОЗ ИЛИ ФАКТ?

В нашей стране экофильный ПЛ — не только утопический прожект вроде города-сада Э. Говарда (Гоуард, 1911), но и обширная реальность. *Ревитализация* ландшафта происходит в российской глубинке, т.е. во внутренней периферии: поля зарастают лесом, туда возвращаются дикие животные. Наблюдается стихийная *эконетизация* административных границ: они превращаются в желанные зеленые коридоры. Это важная особенность России, отсутствующая в Западной Европе.

Спонтанная ревитализация ландшафта — явление хрупкое, она нуждается в поддержке людей и может быть легко уничтожена государственными мероприятиями, например программами возрождения села или реформой АТД. У нас оно, к счастью для животного мира, пока очень консервативно, без существенных изменений в части регионов с 1943 г., но так будет не вечно.

Я подхватываю тезис В.Л. Каганского, что культурный ландшафт России — результат взаимодействия с природой не общества, а государства. В.Л. Каганский утверждает, что ландшафт у нас не природно-культурный, а природно-государственный, точнее — *природно-имперский* (Каганский, 2009). Я бы добавил, что природа — не только жертва государства, но и справедливый мститель (стихийные бедствия) (Родоман, 2005).

ЛИЧНОСТНЫЕ АСПЕКТЫ И ПОРТРЕТ ПОДМОСКОВЬЯ

В наши дни модно рассуждать о личностном характере даже точных наук, основанных на объективных исследованиях: некоторые важные выводы и теории оказываются тесно связанными с

биографией ученого. Но в гуманитарных науках и философии это не новость, а правило. Многие учения и политические режимы — продукты детства и личной жизни их авторов и вождей.

В детстве я чертил многоконечные звезды, раскрашивал их контуры, а также черно-белые карты в Малой советской энциклопедии. Истоки моей *контурно-фоновой* живописи — рисунки Уолтера Диснея в книге “Три поросенка” (1937). Я как художник не поднялся выше уровня трехлетнего ребенка, овладевшего раскраской, но на этом уровне я двинулся вбок и создал свой жанр изображений.

ПБ претендует на универсальность и глобальность, но она выросла на очень небольшом, хотя и весьма значительном, участке земной суши. Это портрет Подмосковья, а при дальнейшей детализации — его западный сектор; еще уже — междурадийный сектор между Рижской и Ленинградской железнодорожными линиями (Родоман, 2002, с. 40). Поперек сектора тянулся Великий лыжный путь Малино — Аникеевка. Прототип биссектрисы — Пятницкое шоссе как рекреационное. Кстати, на одном из рисунков, дополняющих общую схему, изображена река, и она представляется мне как Истра!

Теснейшая привязка ПЛ к Подмосковью очевидна. Мне кажется, что такая схема не могла бы родиться в голове даже у жителя Петербурга, не говоря уже о Красноярске, Иркутске и Оренбурге, потому что вокруг этих городов нет такой густой и полной сети радиальных дорог. ПЛ — во многом картина “Подмосковья, которое мы потеряли”. Речь идет не только о многих гектарах, занятых садовыми товариществами и коттеджными поселками. Утрачены возможности для разветвленного эконета внутри городских агломераций; природные уголья смертельно расчленены автодорогами. Для всего постсоветского периода характерно уничтожение линеаментов — транспортных коридоров, потенциальных каналов передвижения вещей и информации; жадный и мелочный захват и застройка переулков, проездов, полотна разобранных железных дорог.

Даже Москву 1960 г. в рамках только что построенной МКАД можно было еще обогатить сетью зеленых диаметров, колец и клиньев. Соответствующая картосхема затерялась в моем архиве, но словесное перечисление элементов желательной зеленой сети опубликовано (Родоман, 2002, с. 216–217).

В моем знакомстве с земным шаром выявляется некоторый парадокс. Я в советское время объездил весь СССР, кроме Северо-Восточной Сибири, а в постсоветское время посетил несколько десятков зарубежных стран. Поэтому предполагается, что хоть по крупице я из каждого путешествия для теоретической географии что-то вынес. Но моя ПБ и моя теоретическая география в

сильнейшей степени отражают только Центральную Россию и Подмоскovie. В моих схемах не видна Сибирь, не говоря уже обо всем юге России и Кавказе. В оправдание скажу, что крупномасштабным исследованием, ощущением и мониторингом одиночный наблюдатель может охватить только небольшой регион, постоянно и многократно посещаемый. Только на ключевом участке можно соединить пространство с временем. Поэтому в рассуждениях о ландшафте и городской среде мне далеко выйти за пределы Москвы и Центральной России не удалось.

Если паранаучная концепция или социальный проект по своему происхождению настолько ограничены локально, темпорально и персонально, то не есть ли это некий мыльный пузырь, который должен лопнуть после ухода автора и его непосредственных учеников и последователей?

Для меня утешением служит сравнение с Иоганном фон Тюненем. Карл Маркс глумился над ограниченностью схемы Тюнена, отказывая ей в праве на широкую применимость: какой-то помещик, какое-то имение Теллов в Мекленбурге. Но ограниченным в оценке тюненевской феномена оказался сам Маркс. Квазитюненевская модель получилась универсальной, хотя стала такой лишь более века спустя.

Как известно, кольца Тюнена — это один из источников ПБ. В моем сетевом ПЛ соединены и трансформированы как минимум две квазитюненевские модели — *урбоцентрическая* (вокруг центров городов) и *натуроцентрическая* (вокруг ядер природных заповедников). Присутствие в геноме ПБ тюненевских генов внушает робкую надежду, что и моя модель будет такой же живучей, продуктивной и многоаспектной.

ПОЛЯРИЗОВАННАЯ БИОСФЕРА И ГОРОД БУДУЩЕГО

В конце 40-х годов, будучи подростком, я мечтал: для ликвидации жилищного кризиса в Москве хорошо бы построить один гигантский дом на миллион жителей, в стиле сталинских высоток, в том числе так и не построенного Дворца Советов, расчлененный и многобашенный, на Сукином болоте (правая сторона Волгоградского проспекта, не доезжая до станции Текстильщики — там разместили Автозавод имени Ленинского комсомола (АЗЛК), ныне Renault).

Новую пищу для фантазии дало мне знакомство с проектом Паоло Солери в журнале “Америка”. Другой интересный проект был описан в журнале “Наука и жизнь”. Затем у меня появилась и книга Мишеля Рагона “Города будущего” (1969). На первом чертеже моей ПБ города будущего присутствовали.

Объемно-пространственная линия ПБ не угасла, а преобразовалась в новую концепцию: “Урбанизация аналогична эволюции растительного покрова”. Небоскребы растут вверх, соединяются мостами, ветвятся, а их корни срастаются через подземные коммуникации. Изображающий это профильный чертеж сохранился (Родоман, 2002, с. 65). Такую тенденцию развития небоскребов я уже в натуре видел в Куала-Лумпуре, Гонконге, Макао.

Как видите, мои представления о ПБ были сначала не только плоскостными (двумерными), но и объемными (трехмерными), а для изображения применялся и вид сбоку — разрез, профиль. Мои чертежи — не только картоиды, но и *профилюиды*.

ПОЛЯРИЗОВАННАЯ БИОСФЕРА В НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫХ ЖУРНАЛАХ

Моя ПБ получила широкую известность в узком кругу профессиональных географов благодаря публикациям в научных журналах и сборниках, но изначально она предназначалась для научно-популярного журнала. Когда в конце февраля 1970 г. я, стоя на лыжах в Лосином Острове, испытал это озарение, я мечтал украсить обложку журнала “Знание — сила”. И статья о ПБ в этом журнале все же появилась, впервые — в 1973 г., но не в моей статье, а в интервью Т.А. Чеховской с А.Д. Армандом “География: Три парадокса нынешнего дня”, тираж 500000 (География..., 1973). Там уже был и переделанный художниками мой главный картоид, а описанию моей модели уделено 1.5 тыс. знаков. Эта часть текста, вложенная в уста А.Д. Арманды, была целиком написана мною по его просьбе. Ну, хоть так. Первая полная публикация моей статьи “Поляризованная биосфера” в научно-популярном издании состоялась в 1975 г. (Родоман, 1975). Это был родной для меня ежегодник “Земля и люди”, возникший в Географизме в 1957 г.

Осенью 1981 г. одна студентка-вечерница, слушавшая на геофаке МГУ мои лекции о науке, сказала, что у нее есть связи в журнале “Юный натуралист”. Я написал на тему ПБ статью “Где жить медведям?”. Мой ответ был простой: “В медвежьих углах!”. Так отныне назывались точки стыка трех административных регионов. Старое выражение у меня стало научным термином (это не шутка!). Специально для юных читателей я нарисовал новый, упрощенный вариант базисного чертежа ПЛ. Урбоцентрические розетки были не угловатыми, а округлыми, похожими на цветы. Статью девушка отнесла в редакцию журнала, но никакого ответа оттуда я не получил.

Вторым научно-популярным журналом, опубликовавшим мою ПБ (Rodoman, 1982), тоже в

многокрасочном виде, стал эстонский “Eesti loodus” (“Природа Эстонии”).

В последней четверти XX в. я уже сам некоторое время подвизался в качестве внештатного корреспондента журнала “Знание — сила”, и в 1992 г. моя статья о ПБ наконец-то была в нем опубликована. Эта публикация оказалась бледной в прямом и переносном смысле слова: рисунок мелкий и тусклый, а текст пронизан оговорками и сомнениями, и заглавие унылое “Похороненная утопия или сбывшийся прогноз?” (Родоман, 1992). Кто-то даже упрекнул меня, что я от своего проекта отрекся. Я не отрекся, но сомнений стало больше. Мир неузнаваемо изменился за 20 лет. Оптимистический футуризм был теперь не в моде.

В КАЧЕСТВЕ ЗАКЛЮЧЕНИЯ?

Моя ПБ в мировую англоязычную науку не вписана, она за рубежом не известна, как не известна и вся моя “теоретическая география”. В советское время несколько моих статей было переведено и напечатано в США в журнале *Soviet Geography* [например, (Rodoman, 1968, 1983)], но ПБ среди них нет. Важнейшие особенности российского культурного ландшафта, на которых основаны мои проекты (анизотропность пространства, экологический потенциал административных границ и др.), также в зарубежной науке не отражены. И, наконец, я занимаюсь вещественным ландшафтом, а не его образами и интерпретациями. Я — наивный реалист и троглодит позитивизма, но это вроде бы вышло из мировой моды.

Моя теоретическая и концептуально-конструктивная география требует сочетания квазиматематического подхода с каким-то ему противоположным художественным воображением. Я сам своего метода мышления объяснить и оценить не могу, и мне его некому передать. Хотелось бы надеяться, что когда-нибудь явится исследователь, который прочитает все мои сочинения и откроет меня заново, а может быть и диссертацию обо мне напишет.

Я получил признание “внешне почетное”, но без настоящего проникновения в мои схемы, без их желательного для меня понимания. Достаточно перелистать мою монографию (1999), просмотреть только рисунки и указатель терминов, чтобы сделать печальный вывод: подавляющее большинство моих понятий никем не подхвачены и не развиты. Но если моя концепция не канет в Лету и будет кем-то развиваться, то значит, мы готовы к ее самым немыслимым и ужасным толкованиям, превращениям и извращениям.

В указателе к моей монографии “Территориальные ареалы и сети” (1999) около тысячи терминов. Это солидная основа для энциклопедического словаря. Проект краткого иллюстрирован-

ного словаря я составил и опубликовал в Интернете с пробным куском, около 75 терминов (2017a⁴). По каждому понятию можно написать курсовую и дипломную работу, большую научную статью и даже монографию. И каждая деталь моих чертежей — картоидов, каждый штрих и изгиб линии — это тоже вопрос и предмет дискуссий, проблема и вызов для научной мысли. Вот это было бы настоящим развитием моих моделей.

Мои работы не являются научными по современным стандартам. Это парадокс, потому что сам я читал лекции по науковедению, писал в защиту чистой науки статьи, оценкой которых очень дорожу. “Нет другого способа жизни в науке, помимо того, который представлен в статье Б.Б. Родомана” (1999a), писал академик РАН Г.И. Абелев (1999, с. 38). Но, может быть, “образ ученого, с такой ностальгией и достоверностью представленного в статье Б.Б. Родомана” (там же, с. 38), потому мне так дорог, что сам я ему далеко не соответствовал? Я ничего не исследовал, потому что не ставил вопросы и не стремился получить ответы; я не предпринимал типичных для географа поездок и путешествий именно с целью что-то узнать. Я хотел только увидеть что-нибудь новое и при этом невольно обобщал случайно замеченное. Мои спекулятивно-интуитивные представления не поддаются пресловутой верификации и фальсификации, я даже толком не понимаю значения этих слов.

Если мои работы в мировую науку не вписаны и отечественным стандартам не соответствуют, то что же я создал и кем должен себя считать? Я — автор некоторых текстов на русском языке и некоторых чертежей — вербализованных изображений, с этими текстами тесно связанных. Мои творения — этнографический феномен умирающей русской культуры.

Посмотрим еще раз на базисный чертеж сетевого ПЛ, самый сложный и красивый из моих картоидов. Даже если совсем не понимать его смысла, он запоминается как прекрасный геометрический орнамент. Он весь состоит из одного маленького трансляционного элемента, расположенного много раз и под разными углами. Если бы у меня был свой дом, я бы вымостил там пол такой плиткой. Возможно, кто-нибудь займется изготовлением таких мозаик и запатентует это дело, а я, никак не закреплявший свои права, буду благополучно забыт, как и большинство настоящих творцов.

БЛАГОДАРНОСТИ

Благодарю старшего научного сотрудника Института географии РАН Ксению Васильевну Аверкиеву за

⁴ In References: (Rodoman, 2017).

большую помощь при подготовке данной версии этого сочинения.

ACKNOWLEDGMENTS

The author is grateful to Ksenia Vasilievna Averkieva, the senior researcher at the Institute of Geography of the Russian Academy of Sciences, for her great help in preparing this version of the work.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Абелев Г.И. Некролог или диагноз? (Послесловие к статье Б. Родомана) // Здравый смысл. Журнал скептиков, оптимистов и гуманистов. 1999. № 4 (12). С. 38–39.
- Борейко В.Е. Дикая природа: любите или не приближайтесь // Новый мир. 2002. № 7. https://magazines.gorky.media/novyi_mi/2002/7/dikaya-priroda-lyubite-ili-ne-priblizhajtes.html (дата обращения 02.03.2021).
- Вучик В.Р. Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Изд. дом “Территория будущего”, 2011. 576 с.
- География: три парадокса нынешнего дня. Кандидат географических наук А.Д. Арманд беседует с нашим корреспондентом Т. Чеховской // Знание — сила. 1973. № 10. С. 12.
- Гольц Г.А. Транспорт и расселение. М.: Наука, 1981. 248 с.
- Гоуард Э. Города будущего / пер. с англ. А.Ю. Блох. СПб.: Тип. т-ва Общественная польза, 1911. 176 с.
- Каганский В.Л. Природно-государственный ландшафт Северной Евразии: теоретическая география // Социально-экономическая география: традиции и современность / под ред. А.И. Шкириной и В.Е. Шувалова. М.—Смоленск: Ойкумена, 2009. 347 с.
- Каганский В.Л. Внутренняя периферия — новая растущая зона культурного ландшафта России // Изв. РАН. Сер. геогр. 2012. № 6. С. 23–43.
- Морфологическая структура географического ландшафта / под ред. Н.А. Солнцева. М.: МГУ, 1962. 56 с.
- Перельман А.И. Геохимия ландшафта. М.: Географгиз, 1961. 392 с.
- Рагон М. Города будущего. М.: Мир, 1969. 296 с.

- Родоман Б.Б. Поляризованная биосфера // Земля и люди. Попул. геогр. ежегодник. М.: Мысль, 1975. С. 285–289.
- Родоман Б.Б. Похороненная утопия или оправдавшийся прогноз? // Знание — сила. 1992. № 5–7. С. 8–14.
- Родоман Б.Б. Наука как нравственно-психологический феномен // Здравый смысл. Журнал скептиков, оптимистов и гуманистов. 1999а. № 3 (11). С. 45–53; № 4 (12). С. 29–37.
- Родоман Б.Б. Территориальные ареалы и сети. Очерки теоретической географии. Смоленск: Ойкумена, 1999б. 256 с.
- Родоман Б.Б. Поляризованная биосфера: Сб. статей. Смоленск: Ойкумена, 2002. 336 с.
- Родоман Б.Б. Российский ландшафт против волюнтаризма власти // Отечественные записки. 2005. № 4 (25). С. 330–340.
- Родоман Б.Б. География, районирование, картоиды: Сб. трудов. Смоленск: Ойкумена, 2007. 368 с.
- Родоман Б.Б. Российская внутренняя периферия: взгляд в разных приближениях, на разных уровнях // Российская глубинка — модели и методы изучения. М.: Ин-т географии РАН; Эслан. 2012. С. 41–48.
- Родоман Б.Б. Сохраним русскую деревню! (Хотя бы в качестве музея-заповедника) // Пути России. Альтернативы общественного развития. 2.0: Сб. статей. М.: НЛО, 2015. Т. XX. С. 389–396.
- Родоман Б.Б. Экологическая специализация — желательное будущее для большей части России // Изв. РАН. Сер. геогр. 2016. № 4. С. 140–147.
- Родоман Б.Б. Основные понятия теоретической географии и районистики. Краткий иллюстрированный словарь (пробные статьи, без рисунков). 2017а. <https://proza.ru/2017/12/09/2283> (дата обращения 02.03.2021).
- Родоман Б.Б. Районирование как обладание пространством // Региональные исследования. 2017б. № 3 (57). С. 4–12.
- Rodoman B.B. The Organized Anthroposphere // Soviet Geography: Review & Translation. 1968, November. P. 784–796.
- Rodoman B. Polariseeritud maastik // Eesti loodus. 1982. № 2. lk. 66–71; № 3. lk. 130–135.
- Rodoman B.B. Basic Types of Geographical Boundaries // Soviet Geography: Review & Translation. 1983, January. P. 48–59.

“Polarized Landscape”: Half a Century Later

B. B. Rodoman*

Moscow, Russia

*e-mail: bbrodom@mail.ru

The article is devoted to the concept of “polarized landscape” (also known as “polarized biosphere”), developed by the author in 1970. The socioeconomic conditions for the implementation of the conceptual project, as well as changes in these factors and corresponding fundamental concepts over the past half-century are considered. It is shown how the ideal model of the cultural landscape territorial structure is related to the life-style of its author; how his ideas about work and leisure formed a picture of a regular network of cities surrounded by buffer functional zones with decreasing population density from the center to the periphery occupied by natural parks and reserves. A big city and wilderness are considered equivalent “poles” of the bio-

sphere. B.B. Rodoman traces how the transport infrastructure in Russia has changed and how modern transport policy, at least in Moscow and Moscow Oblast, contradicts the ideas of the “polarized biosphere.” At the same time, the growth of territorial contrasts of socioeconomic development leads to the growth of the so-called inner periphery, where the processes of natural landscapes restoration proceed spontaneously as the anthropogenic load decreases. Some polarization of the landscape, favorable for the biosphere, occurs by itself, and this process should not be hindered. The author traces the connection of his concept with classical works on theoretical geography, in particular, with the “Isolated State” by J. von Thünen; talks about the history of the penetration of the “polarized biosphere” into the national geographical science, outlines the ways for the further development of this project.

Keywords: biosphere, landscape, city, transport, settlement, nature conservation, ecological network, functional zones, cartoids

REFERENCES

- Abelev G.I. Necrology or diagnosis? (Afterword to the article by B. Rodoman). *Zdravyy Smysl. Zhurnal Skeptikov, Optimistov i Gumanistov*, 1999, vol. 12, no. 4, pp. 38–39. (In Russ.).
- Boreiko V.E. Wildlife: Love it or stay away. *Novyi Mir*, 2002, no. 7. Available at: https://magazines.gorky.media/novyi_mi/2002/7/dikaya-priroda-lyubite-ili-nepriblizhajtes.html (accessed: 02.03.2021). (In Russ.).
- Geography: three paradoxes of the present day. Candidate of Geographical Sciences A.D. Armand talks to our correspondent T. Chekhovskaya. *Znanie – Sila*, 1973, no. 10, pp. 12. (In Russ.).
- Gol'ts G.A. *Transport i rasselenie* [Transportation and Settlement Pattern]. Moscow: Nauka Publ., 1981. 248 p.
- Howard E. *Garden Cities of To-Morrow*. London: S. Sonnenschein & Co., 1902, 2nd ed.
- Kaganskii V.L. Inner periphery is a new growing zone of Russia's cultural landscape. *Reg. Res. Russ.*, 2013, vol. 3, pp. 21–33. doi 10.1134/S2079970513010048
- Kaganskii V.L. The natural-state landscape of the Northern Eurasia: Theoretical geography. In *Sotsial'no-ekonomicheskaya geografiya: traditsii i sovremennost'* [Socio-Economic Geography: Traditions and Modernity]. Shkirina A.I., Shuvalov V.E., Eds. Smolensk: Oikumena Publ., 2009, pp. 78–100. (In Russ.).
- Morfologicheskaya struktura geograficheskogo landshafta* [Morphological Structure of the Geographical Landscape]. Solntsev N.A., Ed. Moscow: Mosk. Gos. Univ., 1962. 56 p.
- Perel'man A.I. *Geokhimiya landshafta* [Geochemistry of Landscape]. Moscow: Geografiz Publ., 1961. 392 p.
- Ragon M. *Les cités de l'avenir*. Paris: Editions Planète, 1966. 250 p.
- Rodoman B.B. A buried utopia or a true prediction? *Znanie – Sila*, 1992, nos. 5–7, pp. 8–14. (In Russ.).
- Rodoman B.B. Basic concepts of theoretical geography and zoning. Brief illustrated dictionary (sample articles, no pictures). 2017. Available at: <https://proza.ru/2017/12/09/2283> (accessed: 02.03.2021). (In Russ.).
- Rodoman B.B. Basic types of geographical boundaries. *Soviet Geography: Review & Translation*, 1983, vol. 24, pp. 48–59.
- Rodoman B.B. Districting as a way of possessing space. *Reg. Res. Russ.*, 2018, vol. 8, pp. 301–307. doi 10.1134/S2079970518040081
- Rodoman B.B. *Geografiya, raionirovanie, kartoidy* [Geography, Zoning, Cartoids]. Smolensk: Oikumena Publ., 2007. 368 p.
- Rodoman B.B. Ecological specialization as the desirable future for the most part of Russia. *Izv. Akad. Nauk, Ser. Geogr.*, 2016, no. 4, pp. 140–147. (In Russ.).
- Rodoman B.B. Let's save the Russian village! (At least as a museum-reserve). In *Puti Rossii. Al'ternativy obshchestvennogo razvitiya. 2.0* [Russia's Paths. Alternatives of Social Development. 2.0]. Moscow: NLO Publ., 2015, vol. XX, pp. 389–396. (In Russ.).
- Rodoman B. Polariseeritud maastik, *Eesti loodus*, 1982, no. 2, pp. 66–71; no. 3, pp. 130–135.
- Rodoman B.B. Polarized biosphere. In *Zemlya i lyudi. Populyarnyi geograficheskii ezhegodnik* [Earth and People. Popular Geographic Yearbook]. Moscow: Mysl' Publ., 1975, pp. 285–289. (In Russ.).
- Rodoman B.B. *Polyarizovannaya biosfera* [Polarized Biosphere]. Smolensk: Oikumena Publ., 2002. 336 p.
- Rodoman B.B. Russia's inner periphery: a look from different angles, at different levels. In *Rossiiskaya glubinka – modeli i metody izucheniya* [The Russian Outback – Models and Methods of Study]. Moscow: Inst. Geogr. RAN, Eslan Publ., 2012, pp. 41–48. (In Russ.).
- Rodoman B.B. Russian landscape against the voluntarism of power. *Otechestvennye Zapiski*, 2005, vol. 25, no. 4, pp. 330–340. (In Russ.).
- Rodoman B.B. Science as a moral and psychological phenomenon. *Zdravyy Smysl. Zhurnal Skeptikov, Optimistov i Gumanistov*, 1991a, vol. 11, no. 3, pp. 45–53; vol. 12, no. 4, pp. 29–37. (In Russ.).
- Rodoman B.B. *Territorial'nye arealy i seti. Ocherki teoreticheskoi geografii* [Territorial Areas and Networks. Essays on Theoretical Geography]. Smolensk: Oikumena Publ., 1999b. 256 p.
- Rodoman B.B. The organized anthroposphere. *Soviet Geography*, 1968, vol. 9, no. 9, pp. 784–796.
- Vuchic V.R. *Transportation for Livable Cities*. Center for Urban Policy Research, 1999. 352 p.