



УДК 94(611)

<http://doi.org/10.37493/2409-1030.2022.2.9>

Е. Н. Моисеева

«ГОСТЕПРИИМНОЕ» ПРОСТРАНСТВО САХАРЫ ВО ФРАНЦУЗСКИХ ПРОЕКТАХ ПОСЛЕДНЕЙ ТРЕТИ XIX В.

В статье речь пойдет о репрезентациях пустыни Сахары в проектах инженеров А. Дюпоншеля (постройка Транссахарской железной дороги) и Ф.-Э. Рудэра (создание внутреннего моря в Алжире и Тунисе), которые ставили перед собой цель трансформировать пространство Сахары и включить его в единое пространство французской империи. Неудача этих проектов, несомненно, помешала анализу их влияния на представления о пустыне как о зоне соединения французских колониальных территорий. Будут также изучены представления о Сахаре французского путешественника П. Солейе, который поддержал оба проекта. В данной статье сделана попытка выяснить, как в исследуемых текстах конструировался образ «новой» Сахары? Как Сахара «превращалась» из враждебного и таинственного пространства, в пространство – гостеприимное и «обычное»? Пространство империи в рамках имперского дискурса будет рассматриваться не просто сценой,

где разыгрывались колониальные события, а центральным объектом при анализе колониальной ситуации и территорией смыслов. Вполне вероятно, что удачная реализация этих проектов изменила бы образ Сахары в общественном сознании, а основой формирования нового образа как раз и послужили бы тексты вышеперечисленных авторов.

Ключевые слова: имперское пространство, имперский дискурс, проект Транссахарской железной дороги, А. Дюпоншель, проект внутреннего моря, Ф.-Э. Рудэр, Поль Солейе, Алжир, Тунис, образ Сахары, французские колонии.

Для цитирования: Моисеева Е. Н. «Гостеприимное» пространство Сахары во французских проектах последней трети XIX в. // Гуманитарные и юридические исследования. 2022. Т. 9 (2). С. 237–243. DOI: 10.37493/2409-1030.2022.2.9

Ekaterina N. Moiseeva

«HOSPITABLE» SPACE OF THE SAHARA IN FRENCH PROJECTS OF THE LAST THIRD OF THE 19TH CENTURY

The article examines the concept of the Sahara Desert in the projects of engineers A. Duponschel (construction of the Trans-Saharan Railway) and F.-E. Roudaire (creation of an inland sea in Algeria and Tunisia). The Objective of the projects is to transform the space of the Sahara and include it in a single space of the French empire. The ideas about the Sahara of the French traveler Soleillet Paul, who supported both projects, will also be studied. This article attempts to find out how the image of the «new» Sahara was constructed in the studied texts? How did the Sahara «transform» from a hostile and mysterious space into a space that was hospitable and «ordinary»? The space of the empire in the context of the study of imperial discourse will be considered not just a scene where colonial events played out, but the central

object in the analysis of the colonial situation and the territory of meanings. It is likely that the successful implementation of these projects would change the image of the Sahara in the public mind, and the texts of the above authors would serve as the basis for the formation of a new image.

Key words: imperial space, imperial discourse, Trassahara railway project, A. Duponchel, inland sea project, F.-E. Roudaire, Soleillet Paul, Algeria, Tunisia, image of the Sahara, French colonies.

For citation: Moiseeva E. N. «Hospitable» space of the Sahara in French projects of the last third of the 19th century // Humanities and law research. 2022. V. 9 (2). P. 237–243. DOI: 10.37493/2409-1030.2022.2.9

В 2012 г. под редакцией Элен Блэ вышла книга «Имперские территории. Пространственная история колонизации» [6]. Во введении автор пишет, что «Знание пространства во всех его измерениях является фундаментальным элементом осуществления колониальной власти. Будь то делимитация границ, распространение ландшафтных стереотипов или категоризация коренного населения, эти знания были инструментом для строительства и управления колониальными и имперскими территориями» [6. р. 1]. Велика была и роль дискурсов в процессе освоения пространства. Поль

Картер в работе «Дорога в залив Ботани» [9] писал о способности дискурса организовывать пространство империи в таких структурах, которые затем позволяют эффективно управлять им. Он анализировал австралийское пространство как дискурсивное произведение, основанное, в частности, на рассказах британских исследователей и путешественников. Его «пространственная история» пытается объяснить, как пространство было присвоено колонизаторами, например, с помощью практики топонимии, которая делает территорию знакомой европейцам и чужой для туземцев.

Теоретики пространственной истории считают, что «прошлое есть совокупность всех мест, созданных человеком», а историческая интерпретация – это «акт чтения мест». По мнению Филиппа Этингтона, истории, представляющие прошлое, представляют места (топосы) человеческой деятельности. Таким образом, знание о прошлом в буквальном смысле картографично [12].

2019 г. 69 номер журнала «Диалог со временем» был посвящен пространственному повороту в истории. «Главной темой спатальных исследований стал «ландшафт как продукт властных отношений» в пространственных конфигурациях разного масштаба – от локального до геополитического» [4. с. 7], – считает Л. П. Репина.

Пространственная имперская история – это не только изучение практик освоения пространства (очевидно, что имперское завоевание Африки и Азии сопровождалось интеграцией завоеванных территорий посредством коммуникационных сооружений), но и его репрезентаций. Я буду исходить из того, что имперский дискурс неотделим от имперского пространства. Современники писали не об империи вообще, а об определенном локусе империи (Алжире, Тонкине, Мадагаскаре и т.д.). Пространство империи в рамках имперского дискурса не может рассматриваться просто сценой, где разыгрывались колониальные события. Оно само являлось центральным объектом при анализе колониальной ситуации, территорией смыслов, определяло взгляды имперских идеологов. Особый интерес в этой связи представляет пространство Сахары. Идеи трансформации Сахары, ее включения в единое пространство французской империи были популярны в среде французских колонизаторов.

В качестве источников были выбраны работы географа Ф.-Э. Рудэра [11, 19; 20; 21] – автора проекта создания внутреннего моря в Алжире и Тунисе, работы французского инженера А. Дюпоншеля [13; 14; 15] – автора проекта Транссахарской железной дороги, работа путешественника Поля Солейе [22], который поддержал оба проекта. Доклады, отчеты, статьи этих авторов рассматриваются как составная часть имперского дискурса.

Работ отечественных авторов, посвященных французскому путешественнику Полю Солейе обнаружить, не удалось. Аргументы Дюпоншеля в защиту строительства железной дороги и Рудэра – в защиту внутреннего моря, мною были исследованы, в частности было изучено как идеи авторов проектов коррелировали с популярными среди пропагандистов колонизации идеями цивилизаторской миссии, экономической и политической целесообразностями колонизации [1; 2].

В данной статье сделана попытка выяснить, как в исследуемых текстах конструировался образ «новой» Сахары? Была ли она просто пре-

пятствием, которое необходимо преодолеть или являлась ценностью сама по себе? Как Сахара «превращалась» из враждебного и таинственного пространства, в пространство – гостеприимное и «обычное»? Неудача этих проектов, несомненно, помешала анализу их влияния на представление о пустыне как о зоне соединения французских колониальных территорий.

В зарубежной историографии тема Сахары звучала и звучит. Джулия Клэнси Смит, изучая пространство Сахары, считает, что к ней применим термин «цивилизации пустыни» [10]. Идею единства Сахары поддерживает Г. Лайдон в своей монографии, посвященной транссахарской караванной торговле [17]. Элен Блэ называет Сахару «империей песка» [7]. Сахара рассматривается Э. Блэ как опора имперского мифа в Африке. Изучая концепт «Алжирская Сахара», автор отмечает, что в XIX в. Сахара воспринималась как неизвестный внутренний район Алжира, несомненно, опасный и способный противостоять французскому господству [7]. По мнению автора, французам было трудно понять пустыню, найти ее пределы и представить ее.

Нума Брок пишет, что в 1830 г. французы почти ничего не знали о Сахаре и до середины века вынуждены были довольствоваться сведениями, полученными от туземцев. Проникновение на «большой юг» начинается только после 1850 г., знания о пустыне формировались по мере продвижения на юг, но пустыня рассматривалась, скорее, как препятствие, которое необходимо преодолеть, чем как пространство, которое необходимо занять [8]. Авторы сборника «Европейские женщины в Сахаре с XIX в. до периода независимости» [23] пишут, что в пространстве Сахары «есть что-то мифическое. Великая пустыня, которую мы знаем, никогда на самом деле не находится там, где мы ее ищем, настоящая пустыня такова, какой мы ее воображаем» [23].

О том, как пустыня Сахара постепенно открывала европейцам свои тайны благодаря исследователям пишет Подцероб А.Б. в монографии «История Сахары (XVI–XXI) века» [3]. По мнению автора, «Великая пустыня интересовала их, впрочем, не столько сама по себе, сколько как район, через который пролегали, согласно легендам, пути к богатым золотом странам» [3, с. 31].

На мой взгляд, представление о Сахаре как об опасном препятствии требовало от колонизаторов либо поиска путей ее быстрого преодоления, либо ее трансформации в гостеприимное и безопасное пространство. Задачу преодоления пространства Сахары должен был решить проект Транссахарской железной дороги А. Дюпоншеля. А проект строительства внутреннего моря в Алжире и Тунисе, предложенный Ф.-Э. Рудэром мог трансформировать пространство Сахары до неузнаваемости.

Франсуа-Эли Рудэр (1836 – 1885) в 1873 г. побывал в Алжире с исследовательскими целями, и, вернувшись на родину, написал статью «Внутреннее море в Алжире» [19], в которой высказал основные идеи по поводу создания внутреннего моря. Окончательный проект, представленный на рассмотрение правительственной комиссии в 1882 г. [11] включал в себя искусственное море 8000 км² и 24 м глубиной в районе шоттов Мельгир и Меруан к югу от Бискры, соединенное через залив Габес с Средиземным морем каналом протяженностью 240 км, шириной 100 м и глубиной 10 м. [18].

В 1872–1874 гг. Поль Солейе (1842–1886) исследовал Сахару, достиг оазиса Эль-Голея и Ин-Салах на пути к Томбукту. Он высказал идею строительства железной дороги, которая связала бы Алжир, Томбукту и Сен-Луи и поддержал идею создания внутреннего моря. О своем путешествии и идеях по поводу организации транссахарской торговли он высказался в работе «Исследования Центральной Сахары. Будущее Франции в Африке» [22]. Инженер Адольф Дюпоншель (1821–1903) 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. В 1877 г. он опубликовал небольшую брошюру [13], где высказал основные идеи, а в 1878 г. составил тщательный проект из 9 глав [14]. Четвертая глава представляет собой географическое, орографическое, гидрологическое описание Сахары.

Описывая пространство Сахары, авторы стремились ментально «приблизить» его к метрополии. Вот как Рудэр описывает шотты (многочисленные сухие или занятые солончаковыми озёрами впадинами в Северной Африке, которые как раз и планировалось превратить в море, наполнив их водой их Средиземного моря, прорыв канал из залива Габес). «Шотт Мельгир в 70 км южнее Бискры занимает площадь примерно 150 квадратных лье, его ложе соседствует с шоттом Селлем. От шотта Селлем до бухты Габес, расположенной в 80 лье на восток мы находим серию углублений, среди которых шотты Эль-Гарса и Эль-Джерид. Берег последнего находится лишь в 18 км от Средиземного моря» [19, р. 325]. Близость к Средиземному морю означала близость к Франции. Четко обозначая в тексте границы территории и их расстояние до Средиземного моря, которое воспринималось французами как «французское озеро», Рудэр конструировал пространство Северной Африки, делал его понятным для читателей, очерчивал рамки пейзажа, который предстояло трансформировать.

Поль Солейе также «приближал» пространство империи к метрополии, когда описывал с какой скоростью можно преодолеть расстояние от

Сенегала до Парижа при условии, что будет построена Трассахарская железная дорога: «всего за 50 часов можно доехать от Сен-Луи до Алжира на поезде, пройдя через Томбукту. От Алжира до Марселя понадобится 30 часов и еще 16 от Марселя до Парижа». [22, р. 53]. Аналогично поступал и Дюпоншель. «Мало кто знает, – писал он в брошюре «Железная дорога в Центральную Африку», – что дистанция между Парижем и Томбукту меньше, чем между Лиссабоном и Санкт-Петербургом» [13, р.10].

Но прежде, чем ментально «приблизить» Сахару к метрополии, Солейе и Дюпоншель пытаются разрушить восприятие Сахары как бескрайней, варварской и враждебной пустыни, которое сложилось благодаря описаниям путешественников еще с XVI в. Дюпоншель писал, что само «слово Сахара создано для того, чтобы будоражить воображение» [13, 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...» [13, р. 23]. Но такой образ Сахары не благоприятствовал ее освоению и Дюпоншель писал, что «репутация ее сильно преувеличена». Если французам действительно было трудно вообразить Сахару, то, упорядочив в своих текстах ее пространство, авторы могли помочь им сделать это. Поль Солейе, например, делит пространство Сахары на 5 частей, выделяя дюны, шотты, каменные плато, горы и русла рек [22, р. 58–59], тем самым структурирует пространство пустыни. Для того, чтобы читателям легче было представить размеры Сахары, Солейе пишет, что Сахара представляет собой «пространство, равное Европе, за исключением территории России» [22, р.58]. Дюпоншель не просто отмечает размеры пустыни – «площадь Сахары – 9 миллионов квадратных километров», но добавляет, чтобы французам было легче представить эти размеры, «это в 15 раз больше Франции» [14, р. 109]. Дюпоншель приводит читателям сведения, которые он почерпнул у исследователя Сахары Анри Дюверье (1840–1892), совершившего с 1859 по 1862 гг. путешествие по северным районам Сахары. В 1864 г. вышла его работа «Исследования Сахары. Северные туареги» [16]. Помимо своей работы о туарегах, Дюверье убедительно иллюстрирует постоянство идеи Французской империи в Африке, объединяющей различные колонии за пределами Сахары.

Огромное пространство пустыни в описаниях Солейе и Дюпоншеля не выглядит опасным и враждебным. Более того, П. Солейе пишет, что «знает мало стран, столь же безопасных, как Сахара» [22, р. 30]. Для того чтобы сформировать положительный и благоприятный для колонизации образ Сахары одной близости региона было

недостаточно. Пространство империи не должно было пугать, отталкивать. Так, например, Дюпоншель старался доказать своим читателям, что Сахара не «абсолютная пустыня», а «обычный геологический объект» [13, р. 24]. Солейе и Дюпоншель предложили 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 [14, р. 111]. Солейе пишет, что горы в Сахаре – это «настоящие Альпы, имеющие снег на вершинах и реки, которые берут отсюда начало» [22, р. 59]. Да и реки такие же как в Европе, только не текут «из-за чрезмерного испарения воды и губчатости почвы». Вот пример описания Дюпоншеля: «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 Ахаггар, с него начинается Главная пустыня» [14, р. 111].

«Освоение» пространства Сахары происходило путем избавления его от маркеров «опасной» загадочности и таинственности. В предисловии к своей книге П. Солейе пишет, что одной из целей его путешествия было посещения «таинственного» оазиса Ин-Салах [22, р. 7]. Таким его представляло общественное мнение. Но для Солейе – это важный пункт на пути транссахарской торговли. Он считает его местоположение уникальным и называет его «маяком» на пути транссахарской торговли [22, р. 10], однако ничего «таинственного» Солейе в нем не замечает. Таинственность Сахары разбивается вдребезги и у Дюпоншеля. Он описывает миражи, при этом отмечает, что точно такие он наблюдал и во Франции на Средиземноморском побережье [14, р. 131].

Дюпоншель и Солейе стремились разрушить образ Сахары как засушливого региона. «Сахара не совсем лишена дождя и воды... Дожди идут довольно часто в Сахаре, но количество воды никогда не бывает достаточным, чтобы компенсировать солнечное испарение» [14, р. 134]. Об этом же пишет и Поль Солейе: «Сахара, называемая также Великой пустыней, – это не та засушливая и пустынная область, которую представляет нам классическая география без воды, заполненная зыбучими песками, которые, палящими ветрами хоронят караваны. Зыбучие пески в виде дюн существуют на самом деле в Сахара, но занимает лишь крошечную ее часть. Кроме того, эти пески могли быть закреплены насаждениями (соснами и ракишниками) [22, р. 58].

Дюпоншель обратил внимание читателей на то, что песчаные дюны вовсе не составляли большинство поверхности Сахары «Какую бы важность не имели дюны движущегося песка, они не занимают большую часть пространства Сахары» [14, р. 122]. В своем отчете он ссылался

на работы Огюста Помеля (1821–1898) – 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» [14, р. 122].

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 [14, р. 136]. А у Солейе в будущем Сахара вообще перестает быть пустыней. Он пишет: «Сахара – пустыня только потому, что она необработанная и необитаемая... Населенная, великая пустыня станет обширным оазисом» [22, р. 60]. Чтобы подчеркнуть плодородие Сахары и создать у французского читателя образ Сахары как плодородной земли, Солейе пишет: «Арабы дали ей это имя Сахара, которое соответствует нашему французскому названию *herbage* (пастбище). Земля, на которой простираются эти пастбища имеет несравнимое плодородие, если ее начнут возделывать и поливать...» [22, р. 59]. В современных словарях пишут, что слово *Sahara şahā'* означает «пустыня», оно происходит от корня *şaḥar*, который вызывает цвет и материал, рыжевато-коричневый цвет песка [5].

В отличие от Дюпоншеля, Рудэр не отрицает опасности, которая таит в себе пустыня. В описании Рудэра шотты – это, безусловно, враждебное для европейца пространство. «Когда устремляешься вглубь шоттов, испытываешь тяжелую, удушающую жару... В некоторых местах можно провалиться до щиколоток. Было бы неосторожно путешествовать без гида. Встречаются широкие дыры, в которые можно полностью погрузиться» [19, р. 326]. Возможность освоения враждебного пространства шоттов лежала, по мнению автора проекта, в его полной трансформации – в превращении шоттов в море. Таким образом, необходимо было заменить непривычные французам соленые пересыхающие озера на знакомые морские пейзажи.

«Когда мы видим мрачный и тоскливый шотт Мельгир и мечтаем о глубоких изменениях, которые могут прийти вслед за морем: смягчение климата, упорядочивание осадков, повышение естественного плодородия земли, мы не можем не быть взволнованными величиим этого предприятия» [19, р. 327], – писал Рудэр. Также как должны были смягчаться нравы туземцев под цивилизационным воздействием Франции, должна была смягчиться и природа. Стоит отметить, что по мнению Рудэра, некоторые туземцы даже мечтали о море. Он привел слова главы одного из туземных племен: «Я часто созерцаю шотты, иногда я думаю, что однажды они станут морем и по нему пойдут корабли» [19, р. 327]. Когда ин-

женер объяснил, как это может произойти, стоит прорыть канал между заливом Габес и шоттами, туземец очень удивился и после минуты молчания воскликнул: «Бог этого хочет! Это будет великим делом» [19, р. 327].

Здесь перед нами попытка представить трансформацию привычной природной среды благом с точки зрения коренных народов. Мы видим это и у Дюпоншеля, когда он выражает надежду на то, что население вскоре поймет выгоды и преимущества, которые принесет им железная дорога, так как исчезнет возможность голода, будет облегчен обмен [14, р. 243]. Если же население не поймет своей выгоды, то, по словам Дюпоншеля, «Простой демонстрации нашей силы будет достаточно, чтобы подчинить это население» [14, р. 244]. «Я говорил, насколько они малочисленны по сравнению с краснокожими в Америке...». «На всем огромном пространстве Сахары, в пятнадцать раз превышавшем территорию Франции, проживало 1 500 000 человек [14, 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» [14, р. 159–160].

Рудэр серьезнее воспринимал опасность, которая могла исходить от местного населения. Выступая перед правительственной комиссией на сеансе 15 мая 1882 г. Рудэр вновь подчеркнул враждебность пространства шоттов для колонизаторов, тем самым настаивая на их трансформации. «Сегодня арабы переходят шотты, где хотят. Они знают там опасные места, мы же не осмелимся туда сунуться, мы не сможем их преследовать. Будет море – они не смогут пройти, а мы сможем его пересечь. С военной точки зрения, это важная задача, создать подобный рубеж» [11, р. 207]. «Арабы перекрывают дороги, также они перекроют и железную дорогу, ни простая дорога, ни железная дорога не создадут границу» [11, р. 207], – продолжал Рудэр. Если пространство шоттов не было препятствием для туземцев, но было таковым для европейцев, то море, наоборот, стало бы непреодолимым барьером для туземцев в случае восстания, тогда как французы легко бы его смогли преодолеть. Кроме того, проект создания внутреннего моря должен был связать города, лежавшие к северу и югу от шоттов – Бискру и Тууггурт, а строительство новых портов на побережье моря, по мнению Рудэра, должно было привлечь караваны из центральной Африки. Фрагментарная и прерывистая империя представляла собой разрозненный набор территорий разного размера, в пределах которых европейцы осуществляли свое господство и свое регулирование с большим или меньшими трудностями. Естественным было стремление преодолеть их. Разделенные естественными преградами завоеванные территории в представлении авторов

проектов должны были слиться в единое пространство империи, и чем это пространство станет доступнее, тем оно будет легче управляться. Интересно отметить, что П. Солейе предлагал посадить в оазисе Ин-Салах французского консула [22, р. 30], что повысило бы управляемость региона.

Сахара у Дюпоншеля, Рудэра и Солейе не только препятствие, 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 [14, р. 139], однако англичане налаживали там коммуникации. По его мнению, когда по Сахаре пройдет железная дорога, появятся и колодцы с водой, и растительность (то есть решиться главный вопрос, ограничивающий сельскохозяйственную деятельность в Сахаре – сухость почв). Он верил, что однажды Сахара станет сельскохозяйственным регионом и не исключал возможности промышленного освоения Сахары. Солейе также верил в сельскохозяйственное будущее Сахары [22, р. 67].

По мысли Рудэра, благодаря морю в Сахаре, климат станет мягче, ветров меньше, а дождливых дней больше, это сделает климат умеренным и более привычным для европейцев. Внутреннее море увеличит количество дождей, а это благоприятно скажется на сельском хозяйстве. Наличие средств связи и транспорта, «абсолютная» безопасность региона будут способствовать, по мнению Рудэра, европейской переселенческой колонизации [19, р. 347]. Колонисты будут, если будет вода, считает Рудэр.

Дюпоншель увидел даже туристский потенциал Сахары. «Какой спектакль открылся передо мной, когда я впервые увидел оазис Лагуат» [14, р. 140]. Дюпоншель выразил уверенность, что если Лагуат соединить железной дорогой с побережьем, то он станет зимним курортом, городом «космополитической роскоши и удовольствия» [14, р. 151], который привлечет богатых туристов, а те, в свою очередь, «по-новому взглянут на небо, горизонты и климат Сахары» [14, р. 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 [14, р. 153].

Подводя итог, отмечу, что Сахара рассматривалась в исследуемых текстах, безусловно, как препятствие, которое необходимо преодолеть. Сперва очертить его границы и ментально «приблизить» к метрополии, далее – избавить от маркеров опасности, сделать его «обычным», а не таинственным, легким и безопасным для путешествия. Пространство Сахары из враждебного, непонятного, хотя и огромного должно было

превратиться в сознании читателей в «обычное», «аналогичное», привычное и легко преодолимое связующее звено между французскими колониями. Но Сахара рассматривалась и как ценность сама по себе, как сельскохозяйственный регион, привлекательный для колонистов и как туристический регион в обозримом будущем.

В любом случае это пространство необходимо было трансформировать. Проект постройки железной дороги через Сахару и проект создания внутреннего моря должны были повлечь за собой трансформацию природной пространственной среды пустыни Сахары и исторических ландшафтов, с последующим присвоения этого пространства европейцами. Однако имперская пропаганда была далека от реальности. На практике, Сахара прежде всего через своих жителей

представляла собой преграду для французского проникновения и трансформации территории. Именно враждебность населения Сахары, как известно, и стало основной причиной, по которой проект строительства железной дороги через Сахару так и не был реализован. Общественное мнение Франции было настроено против дальнейшего проникновения в пустыню после гибели в 1881 г. миссии Флаттерса от рук туарегов.

Разрыв между имперским дискурсом Сахары как единого пространства и реальностью на местах, так и не был преодолен. На мой взгляд, вполне вероятно, что удачная реализация проектов изменила бы образ Сахары в общественном сознании, а основой формирования этого нового образа как раз и послужили бы тексты вышеперечисленных авторов.

Список литературы / References

1. Моисеева Е. Н. Проект Транссахарской железной дороги французского инженера А. Дюпоншеля: к вопросу о взаимосвязи имперского пространства и имперского дискурса // Новое прошлое. The new past. №3 2019. С. 162–177. Moiseeva E. N. Proekt Transsaharskoj zheleznoj dorogi francuzskogo inzhenera A. Dyuponshelya: k voprosu o vzaimosvyazi imperskogo prostranstva i imperskogo diskursa (The project of the Trans-Saharan railway by the French engineer A. Duponchel: on the question of the relationship between imperial space and imperial discourse) // Novoe proshloe. The new past. 2019. No. 3. P. 162–177. (In Russian)
2. Моисеева Е. Н. Проект инженера Ф.-Э. Рудэра создания внутреннего моря в Алжире и Тунисе: как имперские амбиции оказались связанными с практиками освоения имперского пространства // Гуманитарные и юридические исследования. 2020 № 3. С. 64–69. Moiseeva E. N. Proekt inzhenera F.-E. Roudaire sozdaniya vnutrennego morya v Alzhire i Tunise: kak imperskie ambicii okazalis' svyazannymi s praktikami osvoeniya imperskogo prostranstva (F.-E. Ruder's project engineer of creating an inland sea in Algeria and Tunisia: how imperial ambitions turned out to be connected with the practices of the development of imperial space) // Gumanitarnye i yuridicheskie issledovaniya. 2020. No. 3. P. 64 – 69. (In Russian)
3. Подцероб А. Б. История Сахары (XVI–XXI века) / А. Б. Подцероб. – Казань: Изд-во Казан. ун-та, 2017. – 248 с. Podcerob A. B. Istoriya Sahary (XVI–XXI veka) (History of the Sahara (XVI–XXI centuries). Kazan': KSU publ., 2017. 248 p. (In Russian)
4. Репина Л. П. История регионов, или «территория историка» после пространственного поворота // Диалог со временем. 2019. №69. С. 5–16. Repina L. P. Istoriya regionov, ili «territoriya istorika» posle prostranstvennogo povorota (The history of regions, or «the territory of the historian» after the spatial turn) // Dialog so vremenem. 2019. No. 69. P. 5 – 16. (In Russian)
5. Словарь современных географических названий https://gufo.me/dict/geographical_names/%D0%A1%D0%B0%D1%85%D0%B0%D1%80%D0%B0 (дата обращения 2.04.2022). Slovar' sovremennyh geograficheskikh nazvanij (Dictionary of modern geographical names) https://gufo.me/dict/geographical_names/%D0%A1%D0%B0%D1%85%D0%B0%D1%80%D0%B0 (Accessed: 2.04.2022) (In Russian)
6. Blais Hélène, Deprest Florence et Singaravélou Pierre, Territoires impériaux. Une histoire spatiale du fait colonial. Paris: Publication de la Sorbonne. 2011. 336 p.
7. Blais Hélène Un empire de sable ? L'espace saharien et la jonction Algérie-Soudan : histoire d'une construction impériale (1830–1930) // Blais Hélène, Deprest Florence et Singaravélou Pierre, Territoires impériaux. Une histoire spatiale du fait colonial. Paris: Publication de la Sorbonne. 2011. 336 p.
8. Broc Numa Les Français face à l'inconnue saharienne : géographes, explorateurs, ingénieurs (1830-1881) // Annales de Géographie. 1987. 96-e Année, No. 535 (Mai-Juin). P. 302–338.
9. Carter P. The Road to Botany Bay: An Exploration of Landscape and History. 1987. Minneapolis: University of Minnesota Press, 416 p.
10. Clancy-Smith J. Rebel and Saint. Muslim Notables, Populist Protest, Colonial Encounters (Algeria and Tunisia, 1800–1904), Berkeley: University of California Press, 1997. 370 p.
11. Commission supérieure pour l'examen du projet de mer intérieure dans le sud de l'Algérie et de la Tunisie. Commission supérieure pour l'examen du projet de mer intérieure dans le sud de l'Algérie et de la Tunisie / Ministère des affaires étrangères ; présenté par M. le commandant Roudaire. Paris. 1882. 548 p.
12. Ethington Philip J., «Placing the Past: 'Groundwork' for a Spatial Theory of History,» // Rethinking History: The Journal of Theory and Practice. 2007. Vol. №11. № 4. P. 465–493.
13. Duponchel A. Le chemin de fer de l'Afrique centrale. Paris: Imprimerie typographique de A. Pougin, 1877. 44 p.
14. 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.
15. Duponchel A. La colonisation africaine : état actuel de la question. Paris: Camus. 1890. 52 p.

16. Duveyrier H. L'Exploration du Sahara: Les Touâreg du Nord. Paris: Challamel Ainé, 1864. 567 p.
17. Lydon G. On Transsaharian Trails. Islamic Law, Trade Networks, and Cross-Cultural Exchange in Nineteenth-Century Western Africa, Cambridge, Cambridge University Press, 2009. 494 p.
18. Marçot Jean-Louis Une mer au Sahara. Mirages de la colonisation. Algérie et Tunisie (1869–1887), Éditions de la Différence, 2003, 526 p.
19. Roudaire F.-E. Une mer intérieure en Algérie // Revue des deux mondes. 1874. P. 324–350.
20. Roudaire F.-E. Rapport à M. le ministre de l'Instruction publique sur la dernière expédition des chotts: complément des études relatives au projet de mer intérieure / par le commandant de Roudaire. PARIS: Challamel Ainé 1881. 187 p.
21. Roudaire F.-E. La mer intérieure africaine. Lettre- préface de M. Ferdinand de Lesseps. Paris: Imprimerie de la Société anonyme de publications périodiques. 1883. 108 p.
22. Soleillet P. Exploration du Sahara central: avenir de la France en Afrique. 1876. 106 p.
23. Verite Monique, Herve Patrick (dir.). Des Européennes au Sahara, du XIXe siècle aux Indépendances. Paris: La Rahla-Les Sahariens, 2019.

Сведения об авторе

Моисеева Екатерина Николаевна – кандидат исторических наук, учитель истории и обществознания Физико-Технического Лицея №1 / moiseevaen@rambler.ru

Адрес: 143, ул. Московская, 410023, Саратов, Российская Федерация.

Information about the author

Moiseeva Ekaterina N. – PhD in History, teacher of history and social studies, Physical-Technical Lyceum No. 1 / moiseevaen@rambler.ru

The address: 143, Moscovskaya st., 410023, Saratov, Russian Federation.