

Тема 1. ВСТУП ДО ІСТОРИЧНОЇ ГЕОГРАФІЇ (2 год.)

План лекції:

1. Предмет і завдання історичної географії.
2. Джерела з історичної географії.
3. Історія розвитку історичної географії.

Рекомендована література:

- Заставний Ф.Д. Географія України. – Львів: Світ, 2000. – 360 с.
Хведченя С. Мережеві ресурси з історичної географії та історичної картографії: матеріали до каталога // Спеціальні історичні дисципліни. – №21. – С.277–304.
Географічний фактор в історичному процесі : Зб. – К.: Наукова думка, 1990.
Історико-географічні дослідження на Україні : Зб. – К.: Наукова думка, 1992.
Картографія та історія України: Збірник наукових праць. – Львів; Київ; Нью-Йорк: Вид-во М.П.Коць, 2000. – 348 с.

Фернан Бродель

Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм

Пространства и экономики: миры-экономики

21

В 1775 г. спрут европейской торговли протянул свои шупальца на весь мир: в зависимости от исходных пунктов вы различите торговые потоки английские, нидерландские, испанские, португальские и французские. Что до последних, то в Африке и в Азии их следует представлять совмещенными с другими потоками европейской торговли. Проблема заключалась прежде всего в том, чтобы «высветить» роль британских связей. Лондон сделался центром мира. В Средиземноморье и на Балтике выделены лишь важнейшие маршруты, которыми следовали все корабли различных торговых наций.



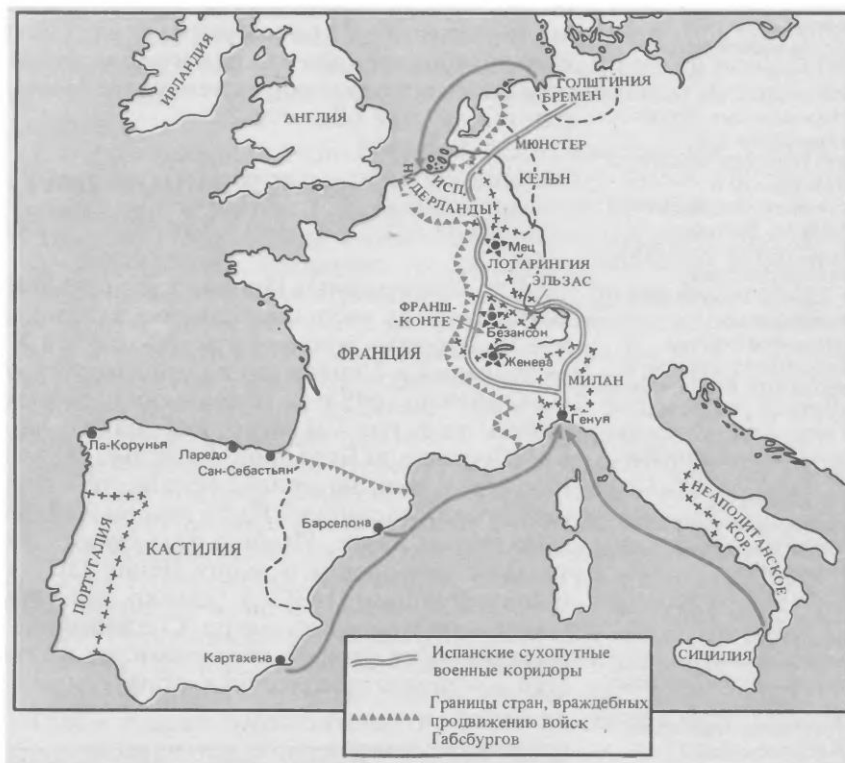
1775

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ

и сапаротства
испанского
государства в том же
году? (*Ibid.*, p. 185.)

IV. Суша против моря

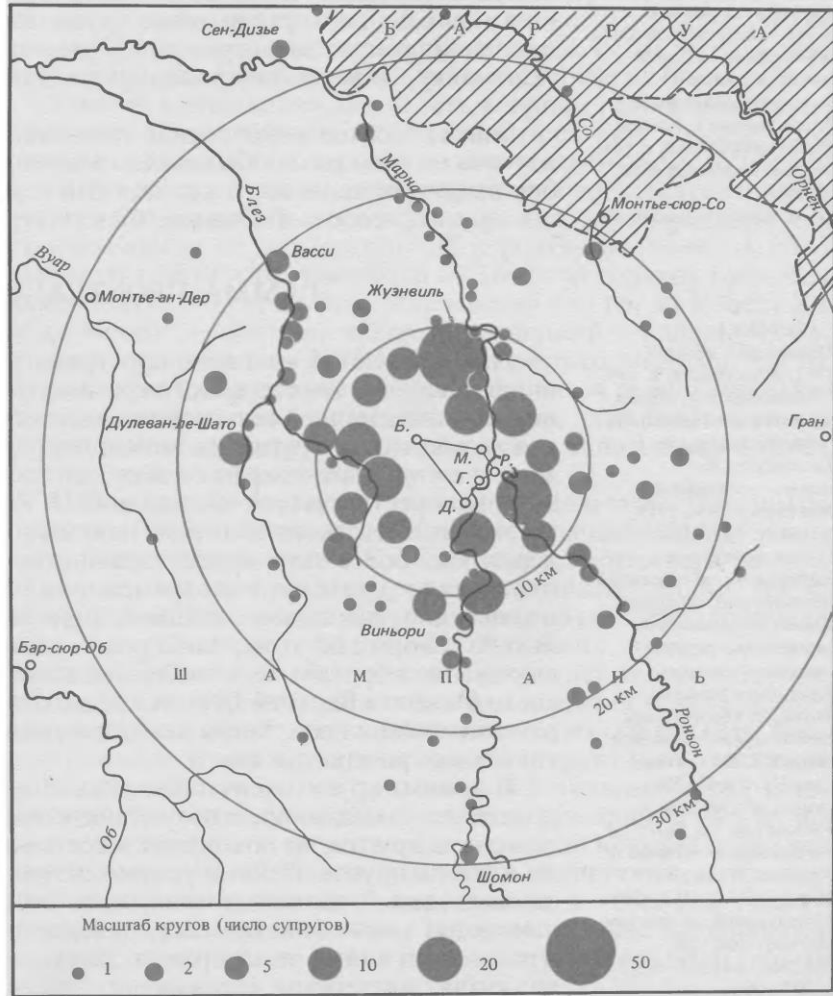
Будучи затруднена на море, война для испанцев зависела от системы снабжения, которая, опираясь на Сицилию, Неаполь, Миланскую область, Франш-Конте, испанские Нидерланды и пользуясь многочисленными случаями потворства или нейтралитета в немецких землях, смогла создать постоянные транспортные коридоры через Альпы до самого Северного моря. На карте этот испанский [снабженческий] маршрут продлен до Голштинии, зоны набора солдат для нидерландской армии. (По данным Дж. Паркера: Parker G. *Op. cit.*, p. 90.)

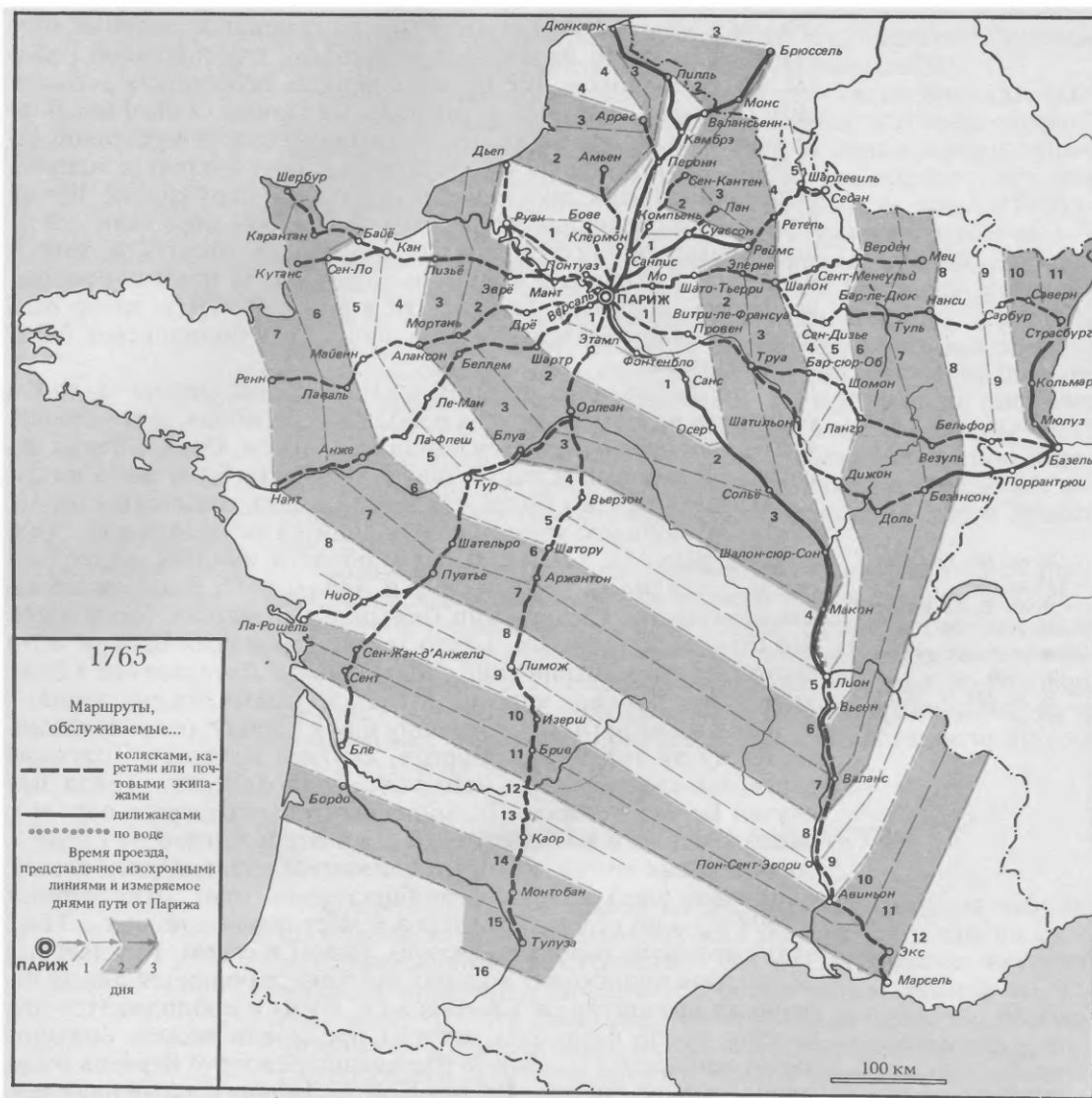


ными преградами. Немногочисленным, но «очень тщательно отобранным, очень хорошо оплачиваемым и хорошо кормлен-ным» 141 обитателем самых нужных и опасных районов войны, нем-

**Браки в пяти деревнях
Шампани с 1681 по
1790 г.**

В деревенской местности, богатой виноградниками, пять деревень — Блекур, Донжэ, Гюдмон, Мюссэ и Рувруа (обозначенные начальными буквами названий) — насчитывали все вместе примерно 1500 жителей, т. е. больше, чем характерный для Старого порядка изолят. Однако же из 1505 браков, отмеченных за эту сотню лет, 56,3% были заключены внутри каждого из пяти приходов, 12,4% — между жителями разных приходов (из пяти). Остальные 31,3% относились к супругам-«чужакам» (всего их было 471), которые одни только и представлены на карте. Огромное большинство их было родом из мест, ограниченных кругом радиусом всего лишь в 10 км. (По данным кн.: Arbellot G. *Cinq Paroisses du Vallage (XVII^e—XVIII^e siècles). Etude de démographie historique.* 1973.)



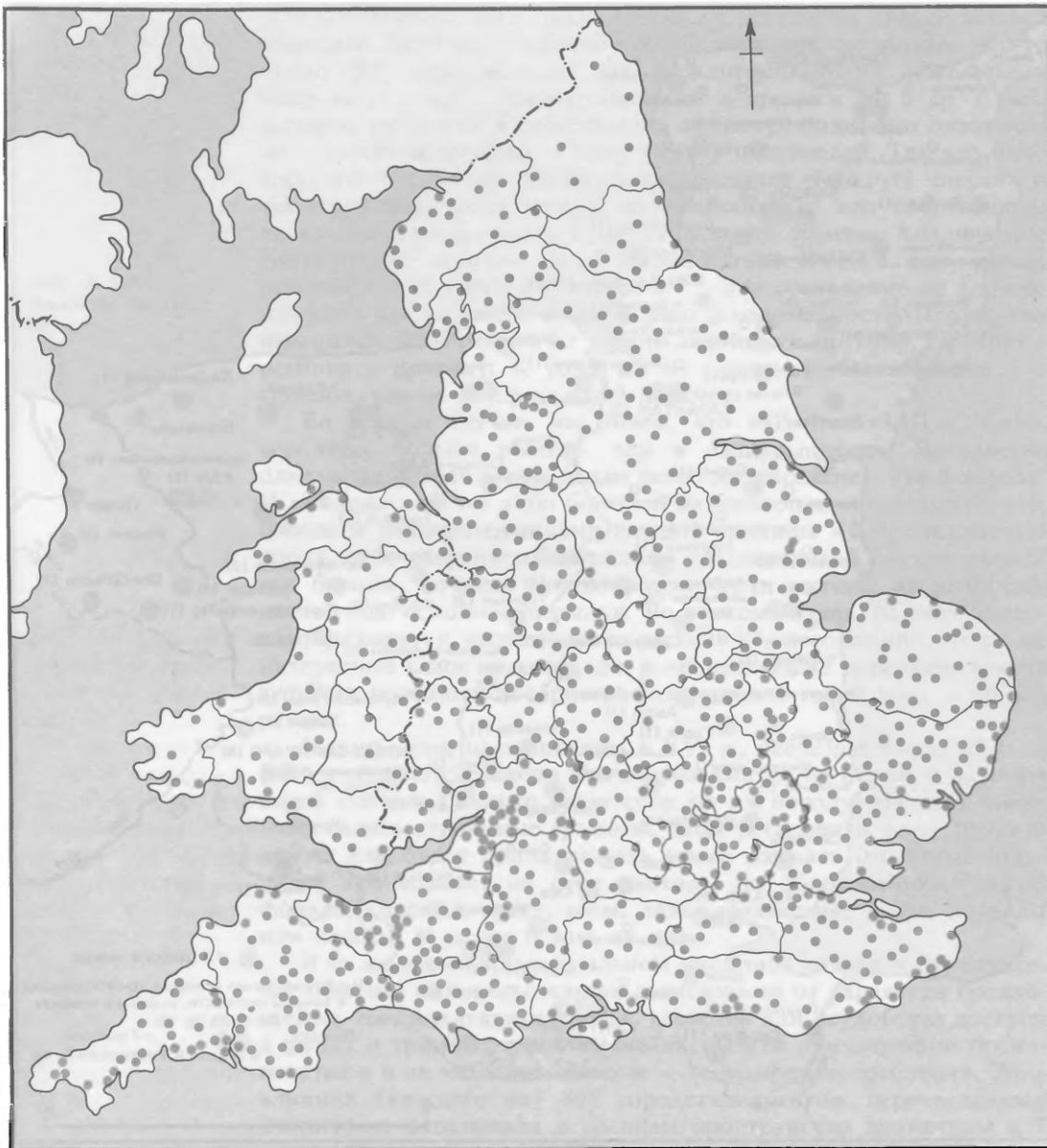


Огромное пространство Франции: трудности национального рынка

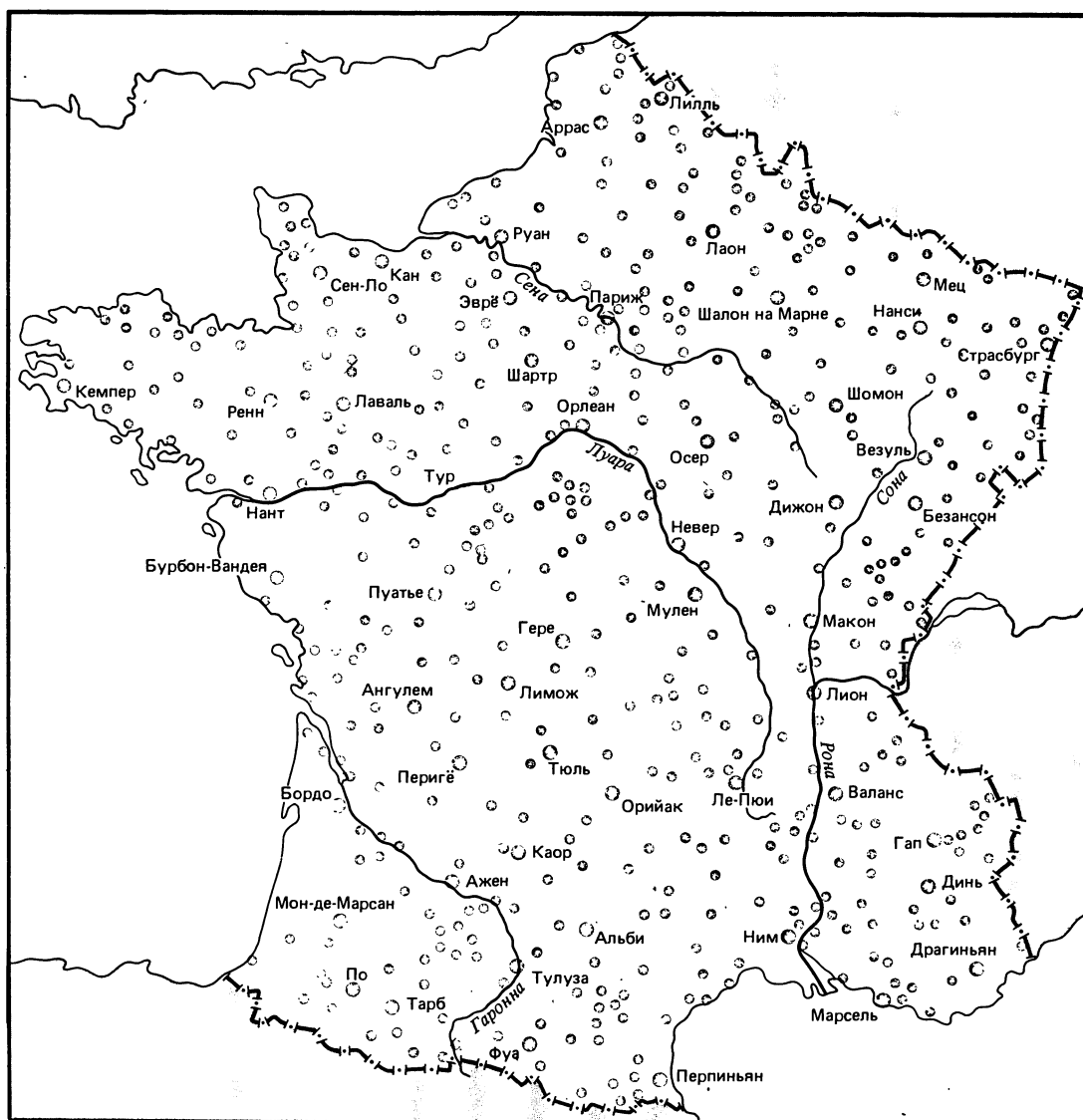
Эти две карты Арбелло (Arbellot G.) (см.: «*Annales E. S. C.*», 1973, р. 790, вклейка) показывают «великий дорожный сдвиг», который за счет новых дорог, обустроенных для экипажей, мчащихся во весь дух, сделавшегося всеобщим использованием карет-«торготин» и увеличения числа почтовых станций сократил в период 1765—1780 гг., иной раз вдвое, расстояния по всей Франции. В 1765 г. требовалось самое малое три недели, чтобы добраться из Лилля до Пиренеев или из Страсбурга в Бретань. Даже в 1780 г. Франция предстает как компактное пространство, пересечь которое можно лишь медленно. Но прогресс дорог обнаруживал тенденцию к охвату всего королевства. В самом деле, на первой карте можно различить несколько «привилегированных» направлений: Париж—Руан или Париж—Перонн (дорога занимала день, т.е. столько же, сколько из Парижа в Мелён); Париж—Лион (5 дней, т.е. столько же, сколько из Парижа в Шарлевиль, или в Кан, или в Витри-ле-Франсуа). На второй карте расстояния и продолжительность поездок в основном совпадают (отсюда—почти концентрические круги вокруг Парижа). Продолжительность поездок по старинным привилегированным дорогам в направлении на Лион и Руан оставалась такой же. Решающим для такого сдвига обстоятельством было создание Тюрга в 1775 г. Государственной службы почтово-пассажирских перевозок.



Главные водные пути к 1830 г.
 По данным Дайеса (Dyos H. J.) и Олдкрофта (Aldcroft D. N.). Сравни с приведенной выше (с. 376) картой Т. Уиллзена для 1660—1700 гг.



800 рыночных городов Англии и Уэльса в 1500—1640 гг.
Каждый город насчитывал по меньшей мере один рынок, обычно — несколько.
К рынкам надлежит прибавить ярмарки.
Дано по данным той же работы,
что и предыдущая карта (с. 468—473).

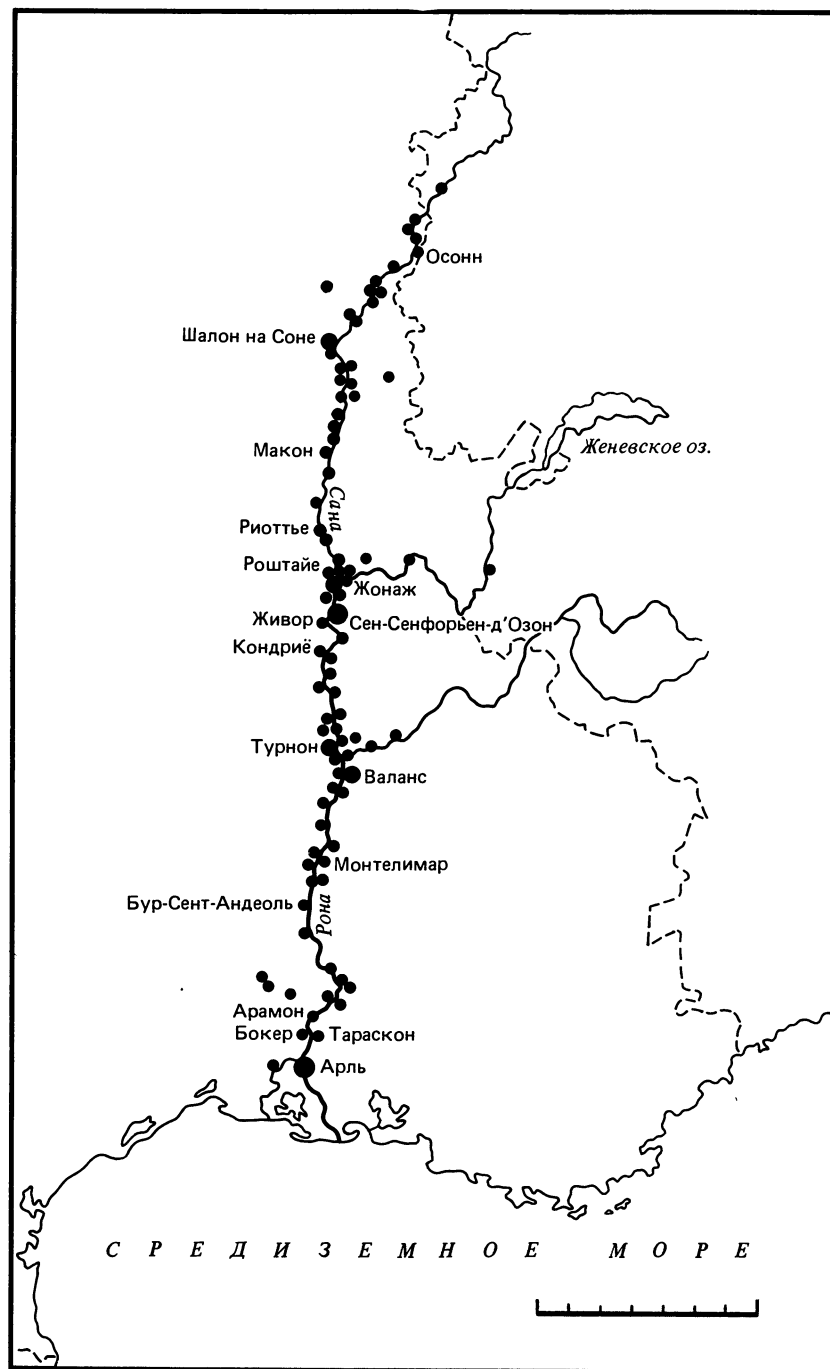


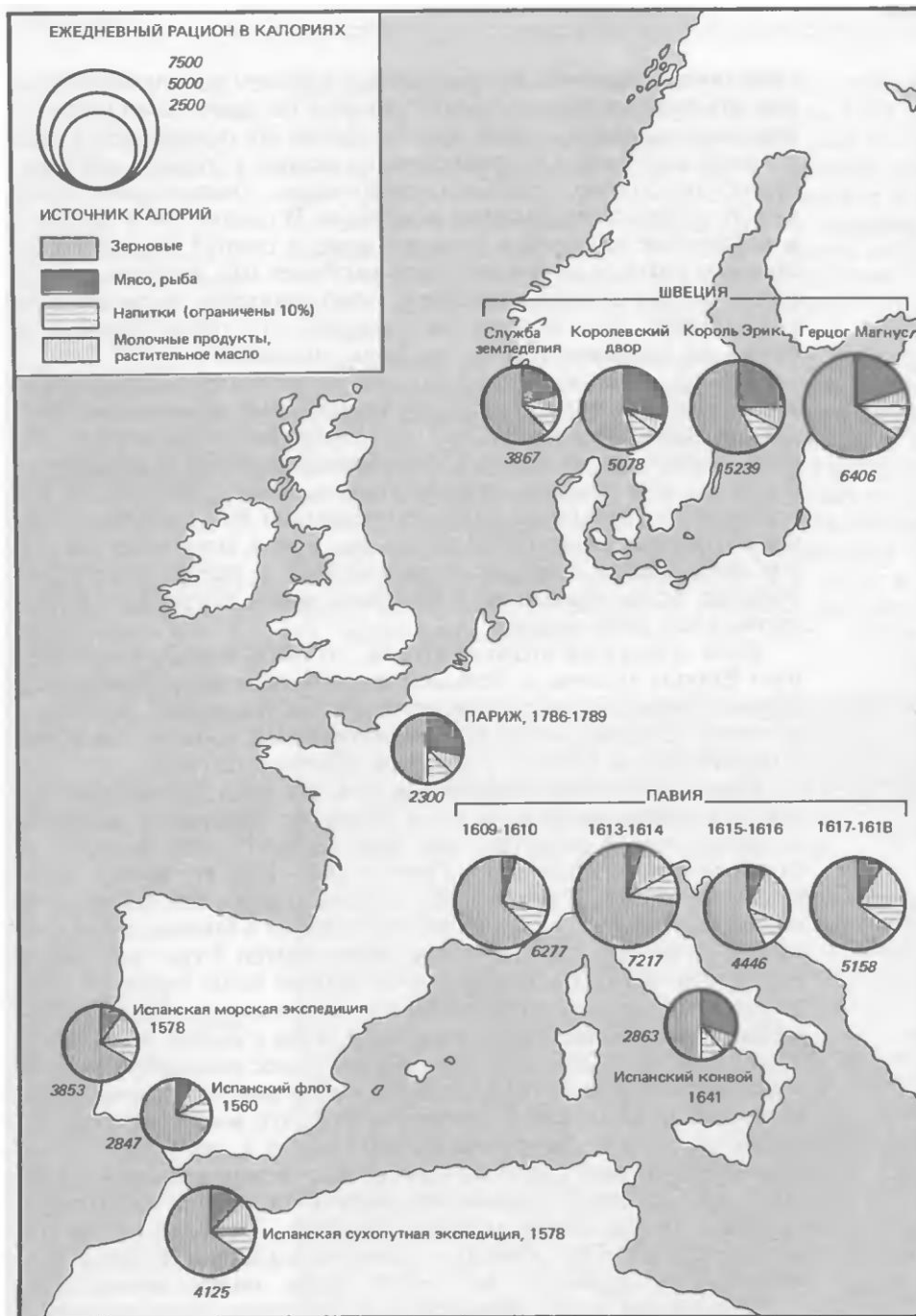
Франция 1841 г., еще
 усеянная ярмарками
 По данным:
*Dictionnaire du
 commerce et des
 marchandises.* 1841,
 I, p. 960 sq.

ярмарками — принадлежал ли ему рекорд³⁰⁴? Не будем слишком поспешно ставить на эту очень хорошую лошадку...

Вполне очевидно, были ярмарки и ярмарки. Существовали ярмарки деревенские, вроде крохотной ярмарочки в Ла-Тосканелла неподалеку от Сиены, которая была всего лишь крупным

Дорожные сборы и таможенные пошлины вдоль Соны и Роны в середине XVI в. Шарль Каррьер утверждает, что дорожные сборы на Роне (но в XVIII в.) не были таким уж ужасающим препятствием, как говорили современники и историки. И все же, сколько было задержек и сколько к тому же сложностей для повседневных перевозок! Чертеж заимствован из книги Ришара Гаскона: *Gascon R. Grand Commerce et vie urbaine au XVII^e siècle, Lyon et ses marchands*. 1971, I, p. 152, fig. 20—21.





Режим питания в прошлом (оценка в калориях)

Карта составлена на основе нескольких обследований и представляет относительно привилегированные наборы продуктов.

Чтобы составить подлинную карту для Европы, потребовалось бы отыскать тысячи примеров на всех социальных уровнях и в разные периоды.

(По данным кн.: Spooner F.
Régimes alimentaires d'autrefois.)