

УДК 94

**А.П. ТОЛМАЧЕВА**  
(Anastasia555T@mail.ru)

*Волгоградский государственный социально-педагогический университет*

## **ГОРОДА ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ ПОЗДНЕГО СРЕДНЕВЕКОВЬЯ И ЭПОХИ ИНДУСТРИАЛЬНОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ XIX В.: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ\***

*Проводится сравнительный анализ развития городов в Западной Европе периода позднего Средневековья и эпохи индустриальной модернизации XIX в. Критериями сравнения в исследовании определены пространственные и экономические факторы развития. На примере центральных западноевропейских городов автором выделены основные тенденции развития городов в указанные периоды и их основные отличия.*

**Ключевые слова:** *западноевропейские города, позднее Средневековье, Новое время, индустриальная модернизация, экономическое развитие, пространственные характеристики.*

Эволюция и модернизация городов – актуальный вопрос исследования в научном сообществе. Многие авторы при рассмотрении данного вопроса ограничиваются анализом городской застройки XX столетия после индустриального переворота и массового притока населения с последующим изменением социального состава. Однако, так или иначе, важным остается выяснение, как развивались города до этого периода, как происходило их экономическое и пространственное становление до XX столетия? Это послужило основанием для определения цели исследования: провести сравнительный анализ и выявить отличительные особенности экономическо-пространственного развития городов Западной Европы позднего Средневековья (раннего Нового времени) и городов конца XIX в. после индустриальной модернизации.

Актуальность темы исследования заключается в общенаучном интересе в возможности сопоставления уровня развитости западноевропейских городов XIX столетия по отношению к их уровню развития в период позднего Средневековья. Задачами исследования стали: определить пространственные характеристики городов на момент XV в. и к концу XIX в.; выявить экономические отличия городов Западной Европы позднего Средневековья и городов конца XIX в.

В отечественной и западноевропейской историографии подобный сопоставительный анализ почти не применялся, поэтому тема вызывает исторический интерес исследователей. Факты экономического развития западноевропейских городов периода позднего Средневековья освещены в работах Ю.Н. Гладкого, А.К. Дживелегова, С.Д. Сказкина, В.Д. Сухорукова [3, 4, 8]. Факты экономического развития западноевропейских городов периода Нового времени освещены в работах Н.И. Кареева, Г.Л. Маурера [5, 6], Пространственные описания городов двух рассматриваемых периодов произведены в работах А.В. Бунина, М.Б. Михайловой, Т.Ф. Саваренской [2, 7, 9].

На момент периода позднего Средневековья город представлялся крепостью по всем внешним признакам, т. к. он был военизирован на случай внешней опасности. Важнейшей задачей его существования становилось – создание условий ликвидации опасности со стороны внешних врагов. Высокие стены с башнями и глубокие рвы становились важнейшими элементами городов. Размер городов определялся количеством населения, проживающим в нем, которое в тот период оставалось неизменно низким. Уличные пространства были узкими и носили названия ремесленных специальностей, а дома выстраивались в несколько этажей. Для постройки использовали дерево, камень, солому [3, с. 39]. Внутри города располагались феодальные и кафедральные владения. Отсюда, можно сказать, что города возникали как военные укрепления и убежища, но постепенно они начинали становиться ремесленными

\* Работа выполнена под руководством Ковалева А.В., кандидата исторических наук, доцента кафедры всеобщей истории и методики преподавания истории и обществоведения ФГБОУ ВО «ВГСПУ».

и торговыми центрами, что объяснялось притоком населения в город представителей разных ремесленных специальностей для работы и реализации собственного товара.

В период позднего Средневековья феодализм пришел в упадок из-за углубления общественного разделения труда, утверждения частной собственности на средства производства и ликвидации личной зависимости. Наиболее активно этот процесс проходил в городах Англии и Нидерландах, где дворяне и новый класс капиталистов – буржуазия покупали секуляризованные земли у монастырей и заводили крупные земледельческие хозяйства с применением наемного труда. Представители этих классов становились полными землевладельцами и начинали сдавать земли в аренду [4, с. 135]. При этом начинает развиваться фермерство, которое активно распространилось в Англии, Нидерландах и Северной Франции. Человек мог стать фермером, арендовав участок земли, с последующей его обработкой с помощью наемной рабочей силы.

Одновременно стала развиваться промышленность, что объяснялось военной реорганизацией, когда создавались постоянные армии. Это способствовало притоку населения в город для пополнения армии. Постепенно стало усовершенствоваться оборудование: вертикальные ткацкие станки заменялись на горизонтальные станки, появилась самопрялка, а в судостроении и мореходстве увеличивались размеры судов и улучшилась их техническая оснастка, что приводило к увеличению морских перевозок. На основе этого можно отметить, что происходит углубление специализации и межотраслевое и внутриотраслевое разделение труда. В городах начинает зарождаться капиталистическое производство, за счет которого пытались увеличить темпы производства. Происходила реорганизация цеховой системы в мануфактуры, т. е. в капиталистические предприятия, где применялся наемный труд, разделяемый по рабочим операциям (возникли в центральных городах Италии, Нидерландах, Англии и Франции). Весь этот процесс был ускорен процессом накопления первоначального капитала за счет отделения непосредственного производителя от средств производства путем принудительной конфискации или реквизиции имущества мелких производителей. В этих условиях стали формироваться социальные группы наемных рабочих и капиталистических предпринимателей, ставшие основой накопления первоначального капитала в городах.

Вышеперечисленные признаки не являлись универсальными – во многих городах экономика оставалась преимущественно аграрной, т. к. городское население оставалось малочисленным (10–15%), приток населения оставался еще низким, несмотря на развитие промышленности и увеличения производства в городах [3, с. 223]. В некоторых городах стирание феодализма происходило медленнее, т. к. новые экономические явления распространились только на привилегированные группы для реализации личных потребностей увеличения капитала (центральные города и предместья Германии, Чехии, Венгрии). В связи с этим автор предлагает обратиться к сравнению данного периода с периодом развития городов конца XIX в., когда во многих из них период экономической модернизации был завершен.

На завершающем этапе Нового времени в конце XIX в. вокруг архаичного средневекового города появились территории со свободными пространствами, что расширило уличную планировку и способствовало удобному городскому продвижению и активизировало решение транспортного вопроса [7, с. 161]. На улицах и площадях стали появляться монументальные сооружения, освещение и тротуары. Застройка городского пространства стала регулярной и характеризовалась постоянностью. В городах стали возводить рыночную площадь, площадь для народных гуляний, площадь для зелёных насаждений, а не только одна городскую.

В экономическом развитии можно отметить общие тенденции: в большинстве городов был окончен процесс модернизации экономики, который сформировал новую индустриальную модель экономического развития. В основе данной модели лежали развитие, а не развивающиеся, экономические тенденции, связанные с производством, научно-техническими процессами и экономической занятостью.

К концу XIX столетия окончательно во всех городах произошел промышленный переворот, заменивший мануфактуры с ручным трудом на производительные фабрики с применением механизированного оборудования. Промышленное производство стало укрупняться из-за появления новых отраслей:

машиностроение, электротехника, химическая промышленность. Это происходило благодаря расширению научно-технических открытий: создание первого механического станка Эдмундом Картрайтом, строительство первой паровой машины Джеймсом Уаттом, изобретение печи для переработки чугуна Пьером-Эмилем Мартеном – мартеновская печь. Все это поспособствовало увеличению количества продукции тяжелой промышленности (уголь, нефть, железо, цветные металлы). Одновременно шло усовершенствование транспортной сети, когда активно стали прокладываться железные дороги и впервые был создан паровоз Джорджем Стефенсоном, а протяженность железных дорог достигла 50 тысяч километров. Новая ступень в развитии производства требовала и новых форм организации промышленности [5, с. 899]. Впервые в этот период появляются новые формы производственных объединений – монополии (исключительное право на производство или продажу продукта) в качестве картелей, синдикатов, трестов, которые создавались с целью повышения цен и извлечения большей прибыли. Отсюда, можно утверждать, что выбранный для анализа временной отрезок стал временем расцвета крупного производства, которое требовало финансовых вложений.

К концу XIX в. все города были связаны товарооборотом со странами Европы, их промышленными предприятиями и банками из-за вывоза капиталов. В этот период было окончено формирование мирового хозяйства на основе капиталистической экспансии европейского капитала, которая обеспечивалась во многом за счет создания колониальных империй.

Процесс урбанизации охватил все предшествующие процессы, когда происходил приток в город населения с деревни с целью поиска работы на фабричных предприятиях. Городское население в наиболее развитых индустриальных странах со временем начинает составлять более 50% [6, с. 253]. Важное положение в городской социальной структуре стали занимать финансисты, промышленники, крупные торговцы, банкиры, рантье, землевладельцы.

Экономическое развитие можно рассмотреть на примере развития городов центральных стран Западной Европы. В Нидерландах наибольшего развития достигли города Амстердам и Роттердам, где с учетом внешних изменений, сопоставимых с внутренними, был завершен процесс модернизации, когда появились морской порт и торговый центр. В Бельгии особого внимания заслуживают города Брюссель и Антверпен, где были проложены железные дороги, построены водные каналы, мосты и морской порт. Все это сопровождалось продолжением процесса накопления капитала в условиях модернизации, который позволил им приобрести колонии в Индонезии и Заире. В Англии высокого развития смогли достичь города Лондон, Ливерпуль, Манчестер, где темпы промышленного производства позволили создать европейские монополии. Подобно Бельгии, здесь происходила концентрация капитала от международных взаимоотношений с другими странами. Развитие Манчестера определялось близостью Ливерпуля с гаванью и наличием мелководных каналов, и влажным климатом [9, с. 55]. Во Франции важно выделить город Париж, где двоекратно увеличилось производство и объем промышленной продукции (возникло паровозостроение, алюминиевое производство, электроэнергетика, автомобилестроение), когда города превзошли в развитии города Англии за счет системы железнодорожного строительства. Несомненно, Париж стал мировым городом, где наравне с экономической модернизацией сохранилось производство предметов роскоши, фарфора и тканей. Германия в период индустриальной модернизации вступила в конце XIX столетия из-за нерешенности политических вопросов в Берлине и Кельне, где после возросли темпы промышленности, была создана транспортная сеть, возникли монополии, зародилось машиностроение и электротехническое проектирование. В связи с этим ускорились темпы железнодорожного строительства, которое к концу XIX в. выросло в 30 раз [5, с. 891]. Во всех перечисленных странах наравне со столичными процессами в процесс экономической модернизации постепенно включались мелкие и окраинные города.

На основе вышеперечисленных факторов экономического развития городов конца XIX в. можно выделить основания их отличия от характеристик периода позднего Средневековья: зарождение монополии на средства производства; увеличение темпов производства; увеличение темпов промышленности, как главной отрасли экономики, за счет возникновения новых отраслей и автоматизированных

машинных технологий; расширение урбанизации; интенсификации хозяйства; расширение транспортной сети и торгового обмена; начало массового производства товаров на широкий рынок; развитая система разделения труда с высоким уровнем специализации. Пространственные отличия периода к. XIX в. проявляются в появлении предместий сводными пространствами, удобной уличная планировка и установлением длины и ширины, расширение транспортной сети и дорожного пространства и увеличением площадей городов. Таким образом, можно сказать, что период модернизации был периодом формирования индустриального типа общества, центром и движущей силой которого стали города – центры промышленного производства и транспортные узлы. Все это отличает их от военизированных городов-крепостей с зарождающимися переходными формами капиталистических отношений и с сохраняющимися аграрными формами экономики.

### Литература

1. Архитектура Европы XVII – начала XIX вв. // Myfilology.ru: информационный филологический ресурс. [Электронный ресурс]. URL: [http://classic.totalarch.com/europe\\_17\\_19](http://classic.totalarch.com/europe_17_19) (дата обращения: 05.12.2020).
2. Бунин А.В., Каплун А.И., Максимов П.Н. Всеобщая история архитектуры: в 7 т. Т. VII. Западная Европа и Латинская Америка. XVII – первая половина XIX в. М.: Стройиздат, 1969.
3. Дживелегов А.К. Средневековые города в Западной Европе. Саратов: Книжная находка, 2002.
4. Из истории социально-политической и духовной жизни Западной Европы в средние века: Материалы науч. наследия / С.Д. Сказкин. М.: Наука, 1981.
5. Кареев Н.И. История Западной Европы в Новое время: в 4-х т. Т. VI. Последняя треть XIX века. СПб.: Типография М.М. Стасюлевича, 1909.
6. Маурер Г.Л. Введение в историю общинного, подворного, сельского, городского устройства и общественной власти. М.: К.Т. Солдатенков, 1880.
7. Михайлова М.Б. Западноевропейское градостроительство нового времени: Опыт сравнительного анализа / отв. ред. И.А. Бондаренко. М.: Красанд, 2018.
8. Общая экономическая и социальная география зарубежных стран / Ю.Н. Гладкий, В.Д. Сухоруков. М.: Академия, 2006.
9. Саваренская Т.Ф. Западноевропейское градостроительство XVII–XIX веков. М.: Стройиздат, 1987.

**ANASTASIYA TOLMACHEVA**  
*Volgograd State Socio-Pedagogical University*

### **THE CITIES OF THE WEST EUROPE OF THE LATE MIDDLE AGES AND THE PERIOD OF THE INDUSTRIAL MODERNIZATION OF THE XIX<sup>TH</sup> CENTURY: COMPARATIVE ANALYSIS**

*The article deals with the comparative analysis of the development of the cities in West Europe of the period of the late Middle Ages and the period of the industrial modernization of the XIX<sup>th</sup> century. The criteria of the comparison in the research are defined as the spatial and economic factors of the development. The author reveals the basic tendencies of the development of the cities in the period and their basic differences at the example of the central West European cities.*

**Key words:** *West European cities, the late Middle Ages, early modern period, industrial modernization, economic development, spatial characteristics.*