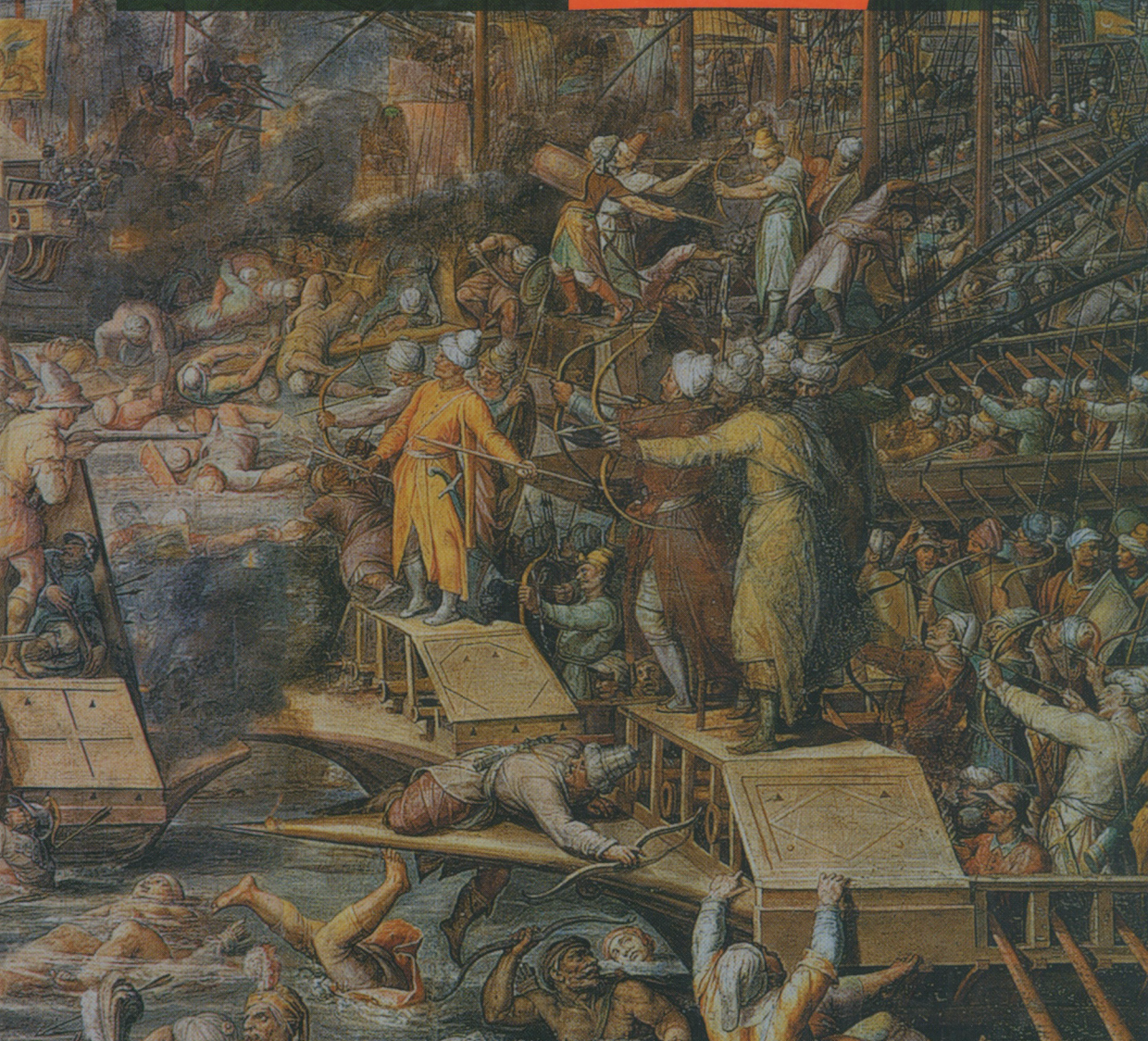


Ф е р н а н
БРОДЕЛЬ

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ
И СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЙ МИР
В ЭПОХУ ФИЛИППА II



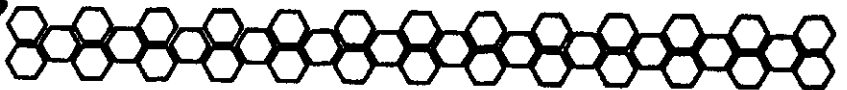
Programme



*Издание осуществлено в рамках
программы "Пушкин" при
поддержке Министерства
иностранных дел Франции
и посольства Франции в России.*

*Ouvrage réalisé dans le cadre du
programme d'aide à la publication
Pouchkine avec le soutien du Ministère
des Affaires Etrangères Français et de
l'Ambassade de France en Russie.*

STUDIA HISTORICA



Fernand Braudel
de l'Académie française

LA MÉDITERRANÉE
et le monde méditerranéen
à l'époque de Philippe II

Neuvième édition

ARMAND COLIN

Фернан Бродель

СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ
и средиземноморский мир
в эпоху Филиппа II

Часть 2

**КОЛЛЕКТИВНЫЕ СУДЬБЫ
И УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СДВИГИ**

Перевод с французского М. А. Юсима



ЯЗЫКИ СЛАВЯНСКОЙ КУЛЬТУРЫ
МОСКВА 2003

ББК 63.3(4Фра)5

Б 88



Издание выпущено при поддержке
Института «Открытое общество» (Фонд Сороса)
в рамках мегапроекта «Пушкинская библиотека»

This edition is published with the support of the Open Society Institute
within the framework of «Pushkin Library» megaproject

Редакционный совет серии «Университетская библиотека»:

Н. С. Автономова, Т. А. Алексеева, М. Л. Андреев, В. И. Бахмин, М. А. Веденяпина,
Е. Ю. Генкина, Ю. А. Кимелев, А. Я. Ливергант, Б. Г. Капустин, Ф. Пинтер,
А. В. Поletaев, И. М. Савельева, Л. П. Репина, А. М. Руткевич, А. Ф. Филиппов

«University Library» Editorial Council:

Natalia Avtonomova, Tatiana Alekseeva, Mikhail Andreev, Vyacheslav
Bakhtin, Maria Vedeniapina, Ekaterina Genieva, Yuri Kimelev,
Alexander Livergant, Boris Kapustin, Frances Pinter, Andrei Poletayev,
Irina Savelieva, Lorina Repina, Alexei Rutkevich, Alexander Filippov

Бродель Фернан

Б 88

Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II: В 3 ч. Ч. 2: Коллективные судьбы и универсальные сдвиги / Пер. с фр. М. А. Юсима. – М.: Языки славянской культуры, 2003. – 808 с., илл., табл., карты. – (Studia historica).

ISBN 5-94457-112-8

Во 2-й части монографии Ф. Броделя нарисована подробная картина жизни средиземноморских обществ, а также подробно описаны основные ее аспекты: экономический, политический и цивилизационный. Это самый большой раздел трехчастного труда Броделя, наиболее насыщенный оригинальным материалом и наиболее полно отражающий исторические пристрастия автора. В отличие от 1-й части, описывающей средиземноморскую географическую среду, и 3-й, посвященной «событийной» истории, здесь исследованы как устойчивые социальные структуры, так и динамика разнообразных процессов; даны их подробные количественные характеристики, высказан своеобразный взгляд на средиземноморские цивилизации.

На переплете: *Джорджо Вазари. Битва при Лепанто, Ватикан*

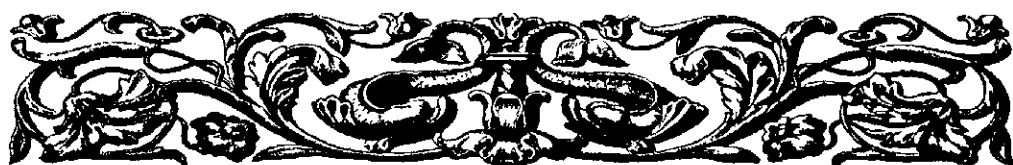
Outside Russia, apart from the Publishing House itself (fax: 095 246-20-20 c/o M153, E-mail: koshelev.ad@mtu-net.ru), the Danish bookseller G·E·C GAD (fax: 45 86 20 9102, E-mail: slavic@gad.dk) has exclusive rights for sales on this book.

Право на продажу этой книги за пределами России кроме издательства «Языки славянской культуры» имеет только датская книготорговая фирма G·E·C GAD.

© Arman Colin Éditeur, 1990

© М. А. Юсим. Перевод на рус. яз., 2003

Электронная версия данного издания является собственностью издательства, и ее распространение без согласия издательства запрещается.



СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ ВТОРАЯ. КОЛЛЕКТИВНЫЕ СУДЬБЫ И УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СДВИГИ

I.	ЭКОНОМИКА: СТОЛЕТИЕ В ЦИФРАХ	19
1.	Пространство, враг номер один	19
	Для тех, кто пишет письма, — как долго они идут	20
	Масштабы моря: показатели рекордных скоростей	22
	Средние скорости движения	25
	Подробности о доставке корреспонденции	28
	Новости как предмет роскоши	34
	Сопоставление с современностью	36
	Пространство и империи	39
	Три поездки Клода дю Бура (1576 и 1577 годы)	42
	Пространство и экономика	43
	Ярмарки, вспомогательная хозяйственная структура	47
	Местные экономические зоны	52
	Четырехугольник Генуя, Милан, Венеция, Флоренция	57
2.	Численность населения	65
	Мир 60 или 70 миллионов	65
	Пустынные земли Средиземноморья	68
	Стопроцентный рост населения?	72
	Уровень и показатели прироста	74
	Оговорки и выводы	82
	Дополнительные доводы и новые направления исследований	84

Некоторые статистические данные	84
Еще один показатель: миграции	88
3. Можно ли построить «модель» средиземноморской экономики?	91
Сельское хозяйство, главная отрасль экономики . .	93
Промышленный баланс	101
«Verlagssystem» и подъем городской промышленности	105
Процветание системы	107
Странствующая рабочая сила	108
Общий ритм движения и его отдельные составляющие	110
Объем торговых сделок	114
Важность и ограниченные возможности торговли с далекими странами	118
Концентрация капитала	121
Общий тоннаж средиземноморского флота	123
Наземный транспорт	126
Государства — крупнейшие предприниматели столетия	127
Драгоценные металлы и рыночная экономика . . .	130
Составляли ли нищие пятую часть населения? . . .	133
Набросок шкалы доходов	137
Питание — неподходящий критерий: на вкус властей суп всегда хорош	139
Верны ли наши расчеты?	141
II. ЭКОНОМИКА: ДРАГОЦЕННЫЕ МЕТАЛЛЫ, ДЕНЕЖНЫЕ СИСТЕМЫ И ЦЕНЫ	177
1. Средиземноморье и суданское золото	179
Вывоз драгоценных металлов на Восток	179
Суданское золото: прецеденты	182
Португальцы в Гвинее: золото все так же течет в Средиземноморье	185
Роль конъюнктуры	190
Суданское золото в Северной Африке	191
2. Серебро из Америки	192
Сокровища Америки и Испании	194

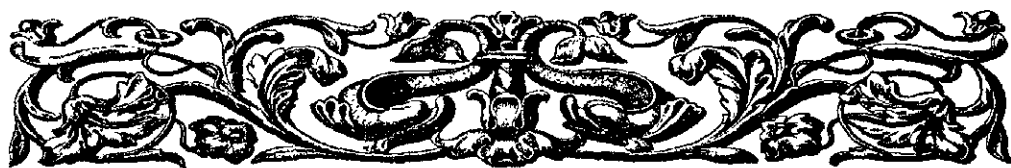
Антверпенский маршрут американских сокровищ . . .	197
Французский канал	202
Великий путь из Барселоны в Геную и новая орбита американского металла	205
Наплыв испанской монеты в Средиземноморье . . .	212
В Италии господствует «moneda larga»	215
Генуэзский век	220
Ярмарки в Пьяченце	224
Бумажный век	230
Между последним банкротством Филиппа II и первым — Филиппа III (1607)	232
3. Рост цен	241
Жалобы современников	241
Роль Америки	245
Доводы за и против	246
Заработная плата	249
Земельная рента	250
Банки и инфляция	253
«Промышленники»	258
Рост цен и государство	259
Истощение американских богатств	264
Обесценившиеся и фальшивые деньги	265
Три века металлов	270
III. ЭКОНОМИКА: ТОРГОВАЯ И ТРАНСПОРТ	297
1. Торговля перцем	297
Средиземноморский реванш: процветание Крас- ного моря во второй половине XVI века . . .	299
Маршруты левантийской торговли	304
Новое оживление португальской торговли перцем .	309
Проекты и сделки с португальским перцем	312
Предложение португальского перца Венеции	315
Контракт Вельзеров и Фуггеров: 1586—1591 годы .	318
Сохранение левантийских маршрутов торговли пря- ностями	320
Возможные объяснения	327
2. Стабильность и кризисы средиземноморской хле- боторговли	329

Зерно	330
Правила торговли зерном	331
Морские перевозки зерна	337
Откуда вывозили зерно	340
Восточный хлеб	345
Хлебный рынок между равновесием и кризисом . .	346
Первый кризис: северный хлеб в Лиссабоне и Севилье	348
Турецкий хлебный бум: 1548—1564 годы	355
Потребление собственного хлеба: положение в Италии между 1564 и 1590 годами	359
Последний акт: ввоз северного хлеба после 1590 года	365
Сицилия остается Сицилией	369
Хлебные кризисы	373
3. Торговля и транспорт: парусники из Атлантики .	373
<i>Первая волна атлантических судов: до 1550 года</i>	<i>374</i>
Баски, бискайцы и даже галисийцы	374
Португальцы	376
Нормандцы и бретонцы	377
Фламандские суда	380
Первые парусные суда из Англии	380
Период процветания (1511—1534)	381
<i>С 1550 по 1573 год</i>	<i>386</i>
Средиземноморье предоставлено самому себе	386
Возвращение англичан в 1572—1573 годах	389
Англо-турецкие переговоры 1578—1583 годов	392
Успехи английских мореплавателей	394
Ситуация на исходе столетия	396
Плавания ганзейцев и голландцев	397
От зерна к пряностям: голландцы завоевывают Средиземное море	398
Как голландцы после 1570 года без единого вы- стрела овладели Севильей	404
Новые христиане в Средиземноморье	410
Вторжение северян и закат Средиземноморья	412

IV. ИМПЕРИИ	443
1. У истоков империй	448
Величие Турции: от Малой Азии до Балкан	448
Турки в Сирии и в Египте	456
Взгляд на Турецкую империю изнутри	458
Объединение Испании: католические короли	459
Карл V	462
Империя Филиппа II	466
Случай и политическая целесообразность	470
2. Возможности и недостатки новых государств	473
«Чиновник»	473
Передача и продажа должностей	482
Местная автономия	486
Финансы и кредит на службе государства	489
1600—1610: пришло время средних государств	497
V. ОБЩЕСТВА	509
1. Феодалная реакция	510
Сеньоры и крестьяне	511
Кастилия: противостояние грандов и титулованных особ королю	515
Идальго и рехидоры Кастилии	522
Другие примеры	524
Чехарда турецкой знати	527
Чифтлики	533
2. Отступничество буржуазии	535
Средиземноморская буржуазия	536
Отступничество буржуазии	540
Знатность на продажу	542
Враждебность к новым дворянам	544
3. Нищета и разбойничество	546
Незавершенные революции	547
Классовая борьба?	551
Борьба с бродягами и нищими	553
Вездесущий разбой	557
Разбойники и государства	560
Разбойники и сеньоры	565

Рост разбойничества	568
Рабы	571
Некоторые выводы	572
VI. ЦИВИЛИЗАЦИИ	589
1. Подвижность и устойчивость цивилизаций	590
Уроки повседневности	590
Как путешествовали культурные ценности	593
Взаимодействие и противостояние культур	597
Сохранилась ли греческая цивилизация?	603
Культурные территории и границы	604
Пример второстепенной границы: Ифрикия	607
Медленный процесс обмена и передачи	609
2. Встречи разных цивилизаций	612
Турки на восточных равнинах Балкан	615
Ислам морисков	620
Проблемы морисков	621
География Испании морисков	623
Драма Гранады	629
Гранада после Гранады	632
Главенство Запада	638
3. В одиночестве против всех: судьба евреев	643
Цивилизация в полном смысле слова	645
Вездесущие еврейские общины	653
Иудаизм и капитализм	657
Евреи в меняющейся конъюнктуре	664
В контексте Испании	667
4. Распространение вавне	672
Этапы барокко	673
Нужно ли спорить?	676
Рим как центр распространения средиземномор- ской культуры	676
Второй центр распространения средиземномор- ской культуры: Испания	681
Еще раз об упадке Средиземноморья	684
VII. ФОРМЫ ВОЙНЫ	707
1. Война эскадр и укрепление границ	709

Техническая сторона войны	711
Война и государство	712
Война и цивилизации	714
Оборонительная война на Балканах	718
Венецианский «лимес»	719
На Дунае	722
Посреди моря: у берегов Неаполя и Сицилии . . .	724
Оборона итальянских и испанских берегов	729
На берегах Северной Африки	730
Гарнизонные городки как наихудший выбор	736
Плюсы и минусы карательных экспедиций	739
Оборонческая психология	741
2. Пиратство как вспомогательная форма войны . . .	742
Пиратство, старинный и общераспространенный промысел	743
Городское каперство	747
Корсарские трофеи	751
Хронология морского разбоя	752
Христианские корсары	752
Христианский разбой в Леванте	757
Первая эпоха расцвета Алжира	761
Вторая эпоха алжирского процветания	763
Вместо заключения	767
Выкуп пленных	769
Одна война вытесняет другую	772
VIII. ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ: КОНЪЮНКТУРА И КОНЪ-	
ЮНКТУРЫ	791
Исходные ограничения	791
Общая тенденция	792
Долговременные колебания	796
Конъюнктура и банкротства испанского прави- тельства	797
Внешние и внутренние войны	798
Конъюнктура во всеобщей истории	800
Краткосрочные кризисы	801
Список иллюстраций	804
Опечатки, замеченные в I томе	806



В первой части этой работы мы поставили перед собой задачу рассмотреть повторяющиеся, медленные, постоянные процессы, которые разворачиваются в средиземноморском пространстве.

Обращаясь к неподвижной или почти не изменяющейся истории, мы, не задумываясь, перешагивали хронологические рамки исследования, в принципе ограниченного второй половиной XVI века, и прибегали к свидетельствам других эпох, в том числе и нашего времени. Перед глазами Виктора Берара, обозревавшего сегодняшний средиземноморский мир, представляли пейзажи, описанные в «Одиссее». Но здесь можно отыскать многими столетиями спустя не только Корфу, остров феаков, или Джербу, остров лотофагов, но и самого Улисса...¹

Покидая уровень больших длительностей, вторая часть нашей книги переходит к истории, протекающей в более отчетливо выраженном ритме, — к истории групп, коллективных судеб и универсальных перемен. Это *социальная история*, которая говорит не о «вещах», как выразился бы Морис Хальбвакс, а о человеке, о людях или, если угодно, о том, как человек воспользовался вещами.

На самом деле вторая часть книги решает противоречивую задачу. Ее предмет — социальные структуры, механизм которых малоподвижен, и вместе с тем ее предмет — происходящие в них изменения. Во второй части соединено, таким образом, то, что мы называли *структурой* и *конъюнктурой*, неподвижность и движение, медлительность и поспешность. Экономистам², которые, собственно, и ввели это разграничение, хорошо известно, что две названные реальности переплетены в повседневной жизни, поделенной между неизменным и преходящим.

Не так-то просто, однако, охватить взглядом сразу всю панораму предлагаемого ею зрелища. Эта задача распределена между следующими ниже главами, которые поочередно рассказывают о

системах хозяйства, о государствах и обществах, о цивилизациях и неизбежных связях между ними; наконец, о разнообразных формах войны. Но читатель не должен обманываться. Все эти очерки имеют единую цель, которой нельзя достичь одним махом.

По правде говоря, подобное распределение обязанностей необходимо. Этот путь несколько однообразен, но любой подход имеет право на существование, если он позволяет объяснить что-то наилучшим образом и не повторяться.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹*Gabriel Audisio. Sel de la mer, 1936, p. 177 et sq.*

²Жан Вейе высказал свою точку зрения в статье *Jean Weiller «Les préférences nationales de structure et le déséquilibre structurel»*, in: *Revue d'économie politique*, 1949. Он возвращался к этому вопросу несколько раз, в частности, в книгах: *Problèmes d'économie internationale*, t. II, 1950 и *L'économie internationale depuis 1950*, 1965. Хороший обзор в коллективном труде: *Sens et usage du terme structure dans les sciences humaines et sociales*, 1962, Mouton, p. 148 et sq.



I

ЭКОНОМИКА: СТОЛЕТИЕ В ЦИФРАХ

С самого начала следует обратиться к количественным показателям, характеризующим экономику XVI века. Наша задача сопоставима с задачей, которую поставил перед собой Люсьен Февр, попытавшийся в заключительной части своего триптиха о Рабле¹ дать представление об интеллектуальной инструментари XVI века, обозначить его параметры, чтобы освободиться от груза неверных решений привычных проблем, поскольку эти решения находятся в явном противоречии с умственным уровнем и возможностями эпохи. Для нас тоже бесполезно будет представить в общем и целом хозяйственный инструментарий и предел возможностей людей XVI века, прежде чем говорить о том, что они создали или пробовали создать в Средиземноморье на этой основе.

1. ПРОСТРАНСТВО, ВРАГ НОМЕР ОДИН

Сегодня нам не хватает простора, мир вокруг нас становится все теснее. В XVI веке все было иначе, и избыток пространства одновременно помогал и мешал людям. Утверждение о том, что масштабы Средиземного моря «соответствуют человеческим меркам», так часто встречающееся в литературе, вызывает больше всего сомнений. Как будто человеческие мерки установлены раз и навсегда! Во всяком случае, по меркам людей XVI века Средиземное море было слишком большим, и его покорение требовало таких же усилий, как в XX веке овладение пространствами Тихого океана.

Для тех, кто пишет письма, — как долго они идут

Чтобы убедиться в этом, достаточно прислушаться к жалобам по поводу рядовых житейских проблем. Сочиняя письмо, его отправитель с горечью думает о медлительности почты, о том, *lo que se pierde en ir y venir**, доверительно сообщает императрица своему брату Филиппу II². Обращаясь к дель Вико с запоздалым ответом, Кальвин признается³: «...когда я думаю о том, сколько времени мое письмо пробудет в пути, не понимаю, как мог я столько раз пренебрегать своей обязанностью...» Если послание доставлено быстро, для адресата это сюрприз. «Ваше письмо ничуть не задержалось, проделав долгий путь от Валенсии до Гранады, — пишет своему приятелю гуманист Антонио де Гевара, — потому что оно было отправлено в субботу, а пришло в понедельник». Письмо коннетабля Кастилии нагнало его в Вальядолиде также с рекордным временем: «если бы это была форель, она сохранила бы всю свою свежесть». Этот образ запечатлелся в памяти де Гевары, потому что несколько лет спустя он сообщает маркизу де лос Велес: «Ваше письмо прибыло ко мне чрезвычайно быстро и выглядит более свежим, чем семга, которую нам доставляют из Байонны»⁴. Эти исключения, однако, как обычно, лишь подтверждают правило.

Мысли послов и государственных мужей, которые, по нашим представлениям, всегда погружены в важные дела, часто бывают сосредоточены вокруг прибытия или задержки какого-нибудь гонца. 24 февраля 1575 года дон Луис де Рекесенс писал из Антверпена дону Диего де Суньиге, послу Филиппа II в Париже: «Не знаю, как обстоят дела с письмами из Испании у Вашей Милости; что до меня, то у меня не было известий от короля относительно здешних, нидерландских дел с 20 ноября... Это наносит огромный вред интересам Его Величества»⁵.

Прибытие курьера и его ожидание становятся своего рода навязчивой идеей. Даже регулярная доставка почты не приурочена к определенному часу, а то и дню. «Я ожидаю поступления почты из Фландрии с часу на час...», — замечает Шантоннэ в декабре 1561 года⁶. Разумеется, такая озабоченность не является

*Как долго оно будет идти (исп.).

исключительной привилегией послов Его Католического Величества. Напрасный труд, жалуется кардинал Рамбуйе Карлу IX⁷, торопиться с отправкой предназначенных для нас писем, «ибо лень и небрежность почтмейстеров по отношению к депешам Вашего Величества... так велики, что путь названных депеш от места отправления до Лиона занимает очень часто месяц или полтора. И когда они поступают ко мне, время для их использования и возможность исполнения содержащихся в них приказаний, к моему величайшему сожалению, часто бывают упущены...». Фуркво сетует по этому же поводу. «Пять-шесть курьеров, носящих королевский герб, — пишет он в январе 1567 года из Мадрида⁸, — лионские жители, которые возят иногда почту в Рим, выдают себя при этом за слуг г-на де Немура. Тогда почтовые смотрители ведут себя с ними любезнее». Но эти курьеры возят также деньги и послания банкиров любой национальности. Один из них «прибыл на днях к женевам⁹, следующим за (испанским) двором, и привез им письма других женеvских банкиров, живущих в том же Лионе». А тем временем корреспонденция Его Христианнейшего Величества прозябает в пути. Иной раз задержка почты происходит по вине «местного начальства (mestres des Landes)¹⁰; это всегда влечет за собой невероятную потерю времени. Лонгле, агент Генриха III в Испании, в феврале 1584 года сообщает, что вот уже две недели как он лишен известий от своего правительства¹¹, но «множество (писем), прибывающих со стороны Вальядолида, застряло в Бургосе». Доставка корреспонденции зависит от массы случайностей и происшествий: два регулярных курьера могут разминуться¹²; обычные пути могут быть перекрыты; курьеры могут отказаться от ночных поездок при вести о появлении разбойников... Всякий раз у находящихся далеко адресатов из-за этого возникают неожиданные неприятности: вице-король Неаполя остается без инструкций, правительство Мудрого Монарха пребывает в неведении относительно событий в Нидерландах, венецианский посол в Мадриде два месяца не получает новостей из Италии¹³.

Конечно, речь здесь идет об исключительных случаях, связанных с допущенными оплошностями, стечением обстоятельств или плохой погодой, но это повторяющиеся исключения, ухудшающие и без того напряженное положение. Скорость преодоления расстояний зависит от прилагаемых стараний, но также

от удачи, от случая. Когда на море подует попутный ветер и на несколько дней установится благоприятная погода, за одну-две недели можно проплыть столько, сколько другой не проплывет и за шесть месяцев. Белон дю Ман за тринадцать дней добрался из Пропонтиды* до Венеции, при том что на этот путь часто уходит полгода¹⁴. Хотя на суше нет таких задержек, война, чрезвычайное положение, ливень, из-за которого дороги становятся непроходимыми, или снежная лавина, преграждающая путь через перевал, опрокидывают все мыслимые прогнозы. Расстояние нельзя рассматривать как постоянную, раз навсегда заданную величину, оно может увеличиваться и уменьшаться в десятки и сотни раз. Отправляясь в путь и строя планы, никогда нельзя быть уверенным заранее, сколько времени будет затрачено впустую.

В самом деле, люди XVI века свыклись с черепашьими скоростями. Письмо, отправленное из Испании в Италию, может добираться туда как через Бордо и Лион, так и через Монпелье или Ниццу. Письмо к Генриху II от его посла в Венеции, г-на де Вийе, приходит в апреле 1601 года в Фонтенбло из Брюсселя...¹⁵ В 1550—1560 годах послы португальского короля шлют свои письма из Рима через Антверпен¹⁶. Таким образом, время доставки зависит не от расстояния, а от расторопности и количества отправляющихся курьеров. В конце 1587 года, когда протестанты «принца Беарнского» заняли Лимузен, связь между Бернардино де Мендосой в Париже и правительством Филиппа II была прервана. Пришлось находить новые маршруты для доставки депеш, но, к несчастью, на них не была организована почта (*per donde no hay postas*). Филипп II написал на полях послания, известившего его об этом: «за исключением экстренных случаев, для нас важнее надежность пути доставки писем, чем выигрыш четырех-пяти дней»¹⁷.

Масштабы моря: показатели рекордных скоростей

Данные, которыми мы можем оперировать, сильно разнятся между собой, и к тому же они редко выстраиваются в однородные последовательности. Понятие о том, что представляли собой в чистом виде интересующие нас расстояния, можно составить с

*Мраморного моря.

помощью сведений о самых высоких скоростях их преодоления или, иначе говоря, о наименьших размерах моря¹⁸.

Очень высокие показатели в 200 и более км в день достижимы только на море¹⁹ в хорошую погоду и при наличии галер с усиленной командой. Такая галера в июне 1572 года вышла из Мессины по велению Дона Хуана Австрийского и за шесть дней достигла каталонского берега (Паламоса)²⁰. Момент был критический: Дон Хуан должен был любой ценой передать приказ, полученный им от Филиппа II, оставаться с основной частью флота в Мессине. Галера была хорошо вооружена и двигалась в одиночестве; как сказано в одном тосканском донесении, она плыла *sempre per golfo senza toccar terra* (углубляясь в открытое море и не приближаясь к земле)²¹, то есть по прямой. Такое достижение не было единичным. За два года до этого, зимой (в декабре 1570 года), Джован Андреа Дориа за пять дней из Генуи добрался до Паламоса — скорость и расстояние в данном случае не столь велики, но преодоленные трудности сопоставимы²². Шестьюдесятью годами ранее кардинал Сиснерос проделал путь в 200 км от Орана до Картахены за одни сутки, в среду 23 мая 1509 года. Это было настоящее чудо, *como si tuviera el viento en la manga*²³, как будто бы ветер ему подчинился, «был у него в рукаве». Почти с такой же скоростью совершались удачные плавания между Родосом и Александрией, на которые согласно Белон дю Ману²⁴ уходило трое суток. Заметим, что это относится к простым торговым судам.

Если не брать исключений, на суше предельные скорости не столь велики, но приблизиться к ним гораздо легче, чем на море, так что для доставки почты более дорогостоящий наземный путь оказывается предпочтительным по сравнению с водным. Быстрее всех в Европе движутся, пожалуй, почтовые курьеры Габриеля де Таксиса на маршруте Италия — Брюссель через Тироль, отработанным в высшей степени тщательно, где остановки были сведены до минимума и где регулярно используются короткие пути, особенно на участке Эйфель. Сама эта трасса является уникальной. Притом ее 764 км преодолеваются за пять с половиной дней, что составляет около 139 км в сутки²⁵. Это очень далеко от предельных скоростей на море, но значительно превышает

темпы, обычные для континентальных дорог. Например, сенсационная новость о Варфоломеевской ночи 24 августа 1572 года распространялась от Парижа до Мадрида со скоростью не более 100 км в день: она дошла до Барселоны 3 сентября, а испанской столицы достигла только 7-го вечером²⁶.

Вот еще хороший способ измерения предельных скоростей — проследить за распространением важных известий. Они несутся, как на крыльях.

О взятии Никосии 9 сентября 1570 года в Константинополе узнали 24 сентября; в Венеции — из Рагузы — 26 октября; в Мадриде — 19 декабря²⁷.

Сообщение о битве при Лепанто, состоявшейся 7 октября 1571 года, достигло Венеции 18 октября, Неаполя — 24-го, Лиона — 25-го, Парижа и Мадрида — 31-го²⁸.

О мире, тайно заключенном 7 марта 1573 года Венецией и Турцией и обнародованном в Венеции 4 апреля²⁹, в Риме стало известно 6-го, в Неаполе — 8-го, в Палермо и Мадриде — 17-го³⁰.

Новость о взятии Ла Гулетты и Туниса 25 августа 1574 года долетела до Вены 1 октября, как раз когда туда прибыл Пьер Лескалопье, который отправился из Стамбула с дипломатической миссией, пересек Болгарию, Валахию и Трансильванию и, наконец, утомленный долгим путешествием, достиг столицы Габсбургов. Известие об успехе турок подействовало на его воображение: их победоносный флот отплыл из Константинополя 15 мая, всего за две недели до его собственного отъезда³¹. Как много свершений пришлось на долю этой эскадры, пока он находился в дороге!

Сроки прибытия новостей, как бы волнами расходящихся из Никосии, Лепанто, Венеции или Туниса, дают в лучшем случае приблизительные ориентиры. Можем ли мы утверждать, опираясь на первый пример, что длина Средиземного моря измеряется девяносто девятью днями? Это завышенная цифра. Ведь известия, имевшие отправной точкой Никосию, с трудом просачивались с осажденного острова, а Венеция, вне всякого сомнения, нисколько не спешила с их передачей на Запад. Впрочем, к любым количественным характеристикам следует подходить с осторожностью, памятуя о приблизительности отдельных цифр. Кроме того, о каких данных идет речь? Передача новостей и доставка писем — только частные способы покорения пространства:

Средние скорости движения

Если оставить в стороне предельные скорости и попытаться вычислить средние, задача намного усложняется. Сможем ли мы решить ее, даже располагая подходящими документами, при том что продолжительность одного и того же путешествия иногда увеличивается в два, три, четыре или даже в семь и десять раз? Главное — это большой разброс длительностей по отношению друг к другу; он приобретает *структурное* значение. Современные революционные изменения средств передвижения не просто чрезвычайно ускорили его, они устранили ту неопределенность, которая раньше была связана с действием природных стихий, и это тоже важно. Сегодня плохая погода только создает бóльшие или меньшие неудобства и, если не говорить о несчастных случаях, не влияет на график движения. В XVI веке, напротив, его нарушения были самым обычным делом. Венецианский посол, едущий в Англию в январе 1610 года, вынужден провести две недели в Кале в ожидании, пока какое-нибудь судно не отважится выйти в разбушевавшееся море³². В другом, менее вопиющем случае посол Франческо Контарини, в 1618 году³³ отправленный венецианцами к султану, потратил шесть часов на переправу через широкую, но неглубокую реку Марицу и лишь с трудом преодолел ее. В июне 1609 года венецианская нава, направляющаяся в Константинополь, должна была провести восемнадцать дней у берегов острова Хиос, на открытых отмелях Санта-Анастасии, ожидая улучшения погоды³⁴.

Не будем, таким образом, требовать слишком многого от этих странных, хотя и внешне убедительных средних цифр. Все их достоинство заключается в том, что они упрощают понимание, дают пищу воображению, позволяют вернуться в прошлое и отрешиться от сегодняшних представлений, полностью изменившихся благодаря транспортному перевороту. Обращаясь к средним цифрам, мы узнаём, что означало отправиться в путь для современника Филиппа II.

Переплыть море от Константинополя до Александрии можно было за две недели с учетом стоянок и за восемь дней без учета последних³⁵. От замков Геллеспонта* до острова Хиос можно

*Пролива Дарданеллы.