1.Экономика в Риме

Экономика Древнего Рима - система экономических отношений, развивалась в эпоху царского периода, Римской республики и имперского Рима. Основой было сельское хозяйство и скотоводство, в меньшей степени торговля, финансы, добыча металлов, ремесленничество.

История

В начале железного века (IX в. до н. э.) экономика народов центральной Италии базировалась почти исключительно на продуктах скотоводства и земледелия. Это была натуральная экономика: производство было для семейного или собственного потребления племени. Рим развился благодаря своему расположению на торговом пути между этрусскими городами и греческими колониями Кампании по маршруту Север-Юг. Именно на этом пересечении реки Тибр было выгодное расположение, поскольку здесь сначала купцы останавливались, а потом торговали между собой. К тому же холмы Рима было покрыты лесами, где было много дичи, ягод и источников питьевой воды. Поэтому уже в экономике царского Рима торговля сыграла ключевую роль.

Экономика республиканской эпохи Древнего Рима (с V до I века до н. э.) преимущественно основывалась на производстве и распределении сельскохозяйственной продукции (значительная часть производства была направлено на собственное потребление). Класс аристократов (патрициев), который в то время отвечал богатом социальному классу, состоял в основном из крупных землевладельцев, которые лично следили за управлением хозяйств (виллами). Только в эпоху поздней республики социальный класс торговцев, ремесленников и финансистов, выходцы которого были из сословия всадников или вольноотпущенников, приобрел значительный вес.

В первые два века Римской империи развитие экономики в значительной мере основывалось на военных завоеваниях, которые обеспечивали распределение земли легионерам или состоятельным сенаторам, а также товарами и рабами. Но на самом деле экономика находилась в состоянии застоя, а позже завершилось упадком сельскохозяйственного производства и сокращением крупных торговых потоков с окончанием фазы крупных завоевательных войн (II в. н. э.). В конце концов, Римская империя, с одной стороны, оказалась неспособной достичь экономического развития, не зависящего от завоеваний, и решить проблему увеличения государственных расходов, прежде всего на войско и аппарат чиновников. Серьезный кризис постепенно привел ее к экономическому упадку. Дело довершили вторжения германских и других племен.

Население

Города римского мира в имперский период.Демографическое состояние царского периода оценить довольно трудно. Вероятно в этот период население составляло от 2 до 10 тыс. человек. Также мало сведений о республиканском периоде.

Оценки населения Римской империи колеблются от 60-70 млн. до 100 млн. человек. Войны с Парфией и маркоманами, затем внутренние войны, потеря нескольких провинций, наиболее крупными из которых были три достаточно плотно населении дакийские, эпидемии 250-270 годов уменьшило население империи до около от 50-80 млн.

Крупнейшими города и экономическими центрами соответственно были Рим (1-1,5 млн. человек), Александрия Египетская (0,5-1 млн.), Новый Рим (0,5 млн.), Антиохия (400 тыс. человек), Карфаген (ок. 300 тыс. человек), Лептис-Магна и Аквилея (по 100 тыс. человек ) Немаусе и Капуя (по 70 тыс. человек), Августа Треверорум, Коринф и Медиолан (по 50 тыс.)

По стандартам древнего мира Римская империя была сильно урбанизирована. Хотя римские городские центры по своей планировке были в целом подобны греческим городам, их количество и размер существенно различались.

В имперский период в римском мире насчитывалось около 1400 поселений городского типа. Во времена наивысшего расцвета в Риме проживало около миллиона человек, чему не было равных в Европе до XIX века. В Рим, как в столицу, стекались налоги со всей империи, что ставило его в экономически выгодное положение. В других крупных городах империи (Александрия, Антиохия, Карфаген, Эфес, Салоны и др.) население составляло в лучшем случае несколько сотен тысяч человек. Из оставшихся городов большинство были довольно небольшими, обычно с населением всего 10-15 тыс. человек. Общая численность городского населения империи оценивается примерно в 14 млн человек (при использовании порога городского населения в 5000 человек), что указывает на уровень урбанизации не менее 25-30 %, что согласуется с традиционными оценками для общей численности городского населения, сопоставимыми с показателями XIX века.

Теперь подробнее о некоторых составляющих:

1)Горное дело

Схема гидравлической добычи руды

Изобретение (II в. до н. э.) и широкое применение техники гидравлической добычи руды, когда водное течение раскрывало (открывало) горную жилу, способствовало расширению горных работ и добычи металлов почти в промышленных масштабах. Согласно Плинию Старшему ежегодно добывалось 82500 т железа, 15 тыс. т меди, 80 тыс. т свинца, 200 т серебра, 9 т золота. Серебро и золото сначала преимущественно добывались в Астурии, Галисии и Лузитании. Во II в. было открыто золотой прииск в землях Силур (современный Кармартеншир, Уэльс).

В качестве топлива в металлургии использовалось дерево и каменный уголь. Увеличение потребностей привело с конца II в. н. э. к широкой эксплуатации рудников каменного угля в Римской Британии, а битуминозных углей - в Верхней Германии, последнее использовалось прежде всего для плавления железных руд.

2) Торго́вля в Дре́внем Ри́ме была весомым сектором римской экономики в поздней Республике и в течение всего имперского периода. Римляне активно занимались торговлей, и долговечность их Империи была тесно связана с коммерцией.

Хотя римские сенаторы и их сыновья имели ограничения на участие в торговле, представители всаднического сословия занимались различными видами бизнеса, несмотря на ценности их класса, где главное внимание уделялось военной службе и досугу. Плебеи и вольноотпущенные держали магазины или палатки для розничной торговли на рынках, а рабы выполняли большую часть тяжёлой работы.

Сами рабы также были предметом коммерческих операций, хотя работорговля утратила свою масштабность к концу существования Западной Римской империи.Бухгалтерия римской торговли велась со счётными досками и римскими счётами. Абак, который использовал римские цифры, идеально подходил для подсчёта римской валюты и учёта римских мер.

2.Дороги в Риме

Римские дороги— дорожная сеть, созданная римлянами для быстрого передвижения войск, торговых караванов и курьеров.

Чаще всего это были относительно прямые дороги между важными населёнными пунктами, что давало возможность быстро переместиться в необходимое место. Римские дороги связали между собой многие города в Италии, затем начали появляться и на других территориях Римской империи между значимыми политическими и экономическими центрами.

Изначально дороги строились в военных целях (лат. viae militares), но ими сразу стали пользоваться торговцы и путешественники. Ровные дороги ускорили коммерческие перевозки и деловые поездки, позволили планировать перемещения и стали играть значительную роль в экономическом развитии республики и империи[2]. Возможно, в конечном счёте развитая сеть дорог только упростила завоевание римских территорий варварами. После падения Римской империи дорогами продолжали пользоваться по меньшей мере около тысячелетия, а в некоторых случаях и до сих пор, хотя теперь они уже покрыты асфальтобетоном.[источник не указан 162 дня]

Помимо собственно дорог с путевыми столбами (отмечавшими пройденное и оставшееся расстояние), римляне построили дорожную инфраструктуру (дорожные станции и постоялые дворы) и создали карты дорог. Размеченные ровные дороги, места отдыха, точки смены лошадей и точные карты позволили римлянам планировать время, необходимое для доставки грузов, а также время путешествия в целом[2].

История дорог:

Первые стратегические дороги

Уже в середине V века до н. э. существовали правовые нормы, связанные со строительством и обслуживанием дорог. В Законах XII таблиц устанавливалось, что ширина дороги на прямом участке должна быть 2,45 м (8 футов), на поворотах — 4,9 м (16 футов)[3]. Собственники придорожных участков должны были огораживать дорогу, если не мостили камнем, а иначе путешественники могли ездить всюду, где пожелают[4].

В 390 г. до н. э. в результате набега галлов во главе с Бренном Рим был разграблен. Только вовремя подоспевший римский полководец Марк Фурий Камилл спас римлян от капитуляции. Дороги позволили увеличить скорость передвижения как войск, так и торговых караванов.

Первая мощёная дорога была построена в 312 году до н. э. Аппием Клавдием Цеком между Римом и Капуей: она получила название «Аппиева дорога» (Via Appia) по имени своего создателя. В конце существования Римской республики территория Апеннинского полуострова покрылась сетью подобных дорог. Каждая из них носила имя цензора, которым была построена. Также дорога могла получать название по направлению или по области, через которую проходила. Иногда дороги переименовывались после того, как другой римский деятель ремонтировал её. Дороги мостились только на территории городов или на подступах к ним (за исключением полностью вымощенной Via Appia), а в основном покрывались песком, щебнем и гравием из открытых карьеров поблизости.

Расцвет римских дорог

По мере расширения Империи Рим стал строить подобные дороги и на завоёванных территориях. Во время расцвета Империи общая протяжённость римских дорог составляла, по разным оценкам историков, от 80 до 300 тыс. км[5]. Купцы быстро проявили интерес к этим путям. В отличие от других средиземноморских государств, которые вели в основном морскую и речную торговлю, римляне начали развивать и сухопутные торговые маршруты. Это позволило им торговать с жителями Европы, Азии и Африки, что ознаменовало экономическую экспансию империи. С развитием торговли возникла специализация в римских колониях на производстве тех или иных видов товаров (вина и масла производились на территории Иберии, злаки в Нумидии, керамические изделия и мясные продукты (копчения, соленья) — в Галлии).

Падение Империи

С III века римские территории стали подвергаться набегам варваров, пришедших в движение в результате Великого переселения народов. Остготы, вестготы, гунны и прочие племена получили доступ к римским дорогам, которые по иронии судьбы, лишь облегчили их продвижение вглубь империи, подобно тому как в своё время они помогли римлянам завоевать и удержать соседние земли.

Строительство римских дорог

Планировка дороги

После решения о строительстве дороги, римские землемеры (лат. mensor) начинали заниматься разметкой будущих маршрутов. Во время работы они использовали следующие приборы:

Грома (предок современного угломера) — использовалась для начертания прямых углов. Состоял из крестовины, на четырёх концах которых привязывались нитки со свинцовыми грузиками. Этот инструмент позволял проводить перпендикулярные прямые.

Хоробат — длинная негнущаяся линейка (около 6 м) на специальных подставках. В верхней части линейки была вырезана канавка, в которую заливалась вода. Инструмент использовался для определения уклона в местностях с неровным рельефом.

Диоптр — треугольный инструмент, к которому подвешивалась нитка со свинцовым грузиком. Использовался для установки направления на объект.

В целом римские дороги характерны тем, что строились в прямом направлении на максимально возможную длину. Они редко проходили по болотистым местностям или в непосредственной близости от рек. Когда водные преграды приходилось пересекать, строители старались подвести дорогу к броду, или же перекидывали деревянные или каменные мосты, некоторые из которых сохранились до сих пор. В пересечённой местности на дорогах уменьшали уклон для безопасности и удобства передвижения путешественников. Иногда дороги прокладывались по линии равных высот, а потом резко понижались и вновь шли горизонтально. На поворотах дороги становились значительно шире, чтобы едущие навстречу друг другу повозки могли разминуться, не сцепившись между собой колесами или передком.

После выполнения всех необходимых геодезических измерений и расчётов землемеры с помощью специальных вех начинали размечать будущую дорогу. Вырубался весь кустарник и другая поросль, которая мешала строительству дороги.

Строительство дороги

Обычно дорога строилась одновременно на отдельных участках, отдалённых друг от друга. Этим объясняются небольшие изменения направления, которые археологи обнаруживают при изучении древних дорог. Дороги часто строили солдаты, особенно в мирное время, поэтому отдельные участки дорог нередко находились рядом с военными лагерями. Другие отрезки строили рабы, поселенцы, жившие недалеко от дороги, или пленные. Несмотря на распространённое мнение, римские дороги не строились по стандартному плану: чаще всего дорога состояла из множества участков разного качества, при эксплуатации они поддерживались в лучшем или худшем состоянии в зависимости от того, где именно проходили.

Методы строительства зависели от местных топографических условий:

На ровной местности выкапывалось небольшое углубление (после укладки всех слоёв дорога все равно возвышалась над почвой).

На рельефной местности уровень дороги повышался за счёт рытья небольших канав по сторонам от дороги, там бралась земля для насыпи. Строители старались либо срыть возвышения, либо, наоборот, «приподнять» дорогу.

В местах, где грунт оседал, дороги оборудовались специальными подпорками.

После того как заканчивались земляные работы, строители начинали слоями укладывать различные материалы, которые возможно было добыть в окрестностях.

Statumen (с лат. — «подпора, устой») — основа дороги, которая формировалась из больших необработанных каменных блоков. Они служили фундаментом дороги, также через щели между плитами осуществлялся дренаж.

Rudus (с лат. — «обломки камней, щебень») или nucleus (с лат. — «ядро, твердая сердцевина») — слой песка или тонкий слой гравия, который клался на statumen для того, чтобы выровнять поверхность.

Summum dorsum (досл. лат. верхняя поверхность) — верхний слой из мелкого песка, гравия, извести или земли. Этот слой должен был быть одновременно мягким и прочным.

Римские дороги редко мостились, за исключением тех участков, которые находились около городов.

Построенная дорога имела несколько выгнутую поверхность, что позволяло дождевой воде стекать в дренажные канавы, вырытые вдоль дороги. Иногда канавы углублялись в процессе ремонта, так как оттуда бралась земля для возведения насыпей. Преимущественно дорогами пользовались войска, поэтому иногда параллельно пролегал ещё один путь для пешеходов и всадников

Транспорт

Римское право запрещало передвижение в пределах города на каких-либо транспортных средствах за исключением особо оговоренных случаев. Замужние женщины и правительственные чиновники могли ездить верхом или на носилках. По законам Юлия (Lex Iulia) торговые подводы должны были передвигаться по городам внутри городских стен и на расстоянии мили от них только ночью. За пределами городов римляне могли передвигаться на любом транспорте.

Римские повозки можно условно поделить на три типа: колесница, коляска и телега. В колесницах ездили 1-2 человека, в колясках — целая компания, а на телегах перевозился различный груз.

Император Тит въезжает в Рим на квадриге. Рельеф на арке Тита

Среди колесниц наибольшей популярностью пользовались carrus. Верхняя часть такой повозки была открыта, а передняя закрыта. В ней обычно ехали возница и пассажир. Колесница, в которую запрягались две лошади, называлась biga (бига), три лошади — triga (трига), четыре лошади — quadriga (квадрига). Колесный бандаж делался из железа. Когда колесницы не использовались, колеса с них снимались для лучшей сохранности.

Более роскошный вариант колесницы — это carpentum (с лат. — «двухколесная повозка, двуколка»). На них ездили женщины и чиновники. Верхняя часть колесниц обивалась тканью, а тянули повозку мулы. Ещё один вариант — cisium (с лат. — «легкая двухколёсная коляска»), похожая на кабриолет[7]. Она была открыта сверху и спереди, в ней имелось сидение для двух человек, для багажа в такой коляске место было очень мало. Такую повозку везли одна или две лошади или мула. Она использовалась в качестве наёмного экипажа, управлял ей возницей, который назывался cisiani, а пассажир именовался cisarius.

Самой большой популярностью пользовались четырёхколёсные коляски — raeda или reda[8]. Высокие стенки образовывали нечто вроде коробки, внутри которой располагались сидения. Обычно в такой повозке ездили несколько человек с багажом, общий вес которых не должен был превышать 450 кг. Тянули повозки лошади, мулы или рогатый скот. В случае изменения погоды, над коляской можно было поднять тент из ткани, тогда коляска становилась похожей на фургон. Raeda, скорее всего, были основным транспортом на римских дорогах. Наемные повозки назывались raedae meritoriae, правительственные — fiscalis raeda. Возница и пассажир назывались одинаково — raedarius.

Среди телег в основном выделяются plaustrum или plostrum, предназначенные для перевоза товаров, например, бочек с вином[7]. Они представляли собой обычные платформы на больших и крепких колесах. Иногда телеги имели борта. Также существовали двухколёсные варианты, которые назывались plaustrum maius.

Римляне, не владевшие собственным транспортом, могли нанять повозки или колесницы у iumentarii и cisiarii, располагавшихся часто у ворот города.

***«Все дороги ведут в Рим»***

Знаменитая поговорка «Все дороги ведут в Рим»[13][14] имеет под собой фактическую основу[15]. Рим был центром Империи, первые дороги соединяли Рим с другими крупными городами, и именно Рим строил эти самые дороги. Поэтому путник, попавший на римскую дорогу, мог бы без труда добраться до столицы древнего государства, не заплутав — нужно было лишь выбирать на перекрёстках самые широкие из имевшихся дорог.