

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	2
ДЕФИНИЦИИ РАССЕЛЕНИЯ.....	3
ГЕНЕЗИС ОПОРНОГО КАРКАСА РАССЕЛЕНИЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ	4
Движущая сила генезиса опорного каркаса расселения	4
Становление опорного каркаса расселения.....	5
ЭТАПЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПРОЦЕССА РАССЕЛЕНИЯ	6
Средиземноморский этап процесса расселения	7
Континентальный этап процесса расселения.....	9
ПРОЦЕСС РОМАНИЗАЦИИ И РАССЕЛЕНИЕ	11
ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ	13
ТИПЫ ГОРОДОВ	14
ОПОРНЫЙ КАРКАС РАССЕЛЕНИЯ	15
Узлы опорного каркаса расселения.....	15
Структура опорного каркаса расселения.....	16
ОПОРНЫЙ КАРКАС РАССЕЛЕНИЯ И ГЛАВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ	18
ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫВОДЫ	23

ОПОРНЫЙ КАРКАС РАССЕЛЕНИЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ В ПЕРИОД ПРИНЦИПАТА

Чудинов Юрий Евгеньевич

Член Союза Архитекторов России

e-mail: chudinov.yur@yandex.ru

Санкт-Петербург

Опорный каркас расселения Римской империи складывался в процессе цивилизационной экспансии локальной античной цивилизации. Представляя собой территориально-пространственное расселенческое образование, опорный каркас расселения – это результат интеграции двух относительно независимых пространственных процессов: создания трансрегиональных военно-стратегических дорог и урбанизации, понимаемой в этом контексте как массовое строительство городов на включаемых в состав империи территориях.

Становление и развитие структуры опорного каркаса расселения анализируется во взаимосвязи с другими важнейшими процессами цивилизационной экспансии Римской цивилизации, которые имеют пространственную выраженность: географическая и территориальная экспансия, расселение, урбанизация и романизации, формирование административно-территориального устройства империи.

Ключевые слова: опорный каркас расселения (далее по тексту – ОКР), территориально-расселенческие образования, экономико-географическое положение городов (далее по тексту – ЭГП), сетевое положение городов, контактная система расселения, административно-территориальная система расселения, направления пространственного развития, географическая группа узлов ОКР.

BASE STRUCTURE OF THE SETTLEMENTS OF THE ROMAN EMPIRE DURING THE PRINCIPATE PERIOD

Yury E. Chudinov

Member of the Union of Architects of Russia

e-mail: chudinov.yur@yandex.ru

Saint-Petersburg

The settlement framework of the Roman Empire was formed in the process of civilizational expansion of the local ancient civilization. Representing a territorial-spatial settlement formation, the settlement framework is the result of the integration of two relatively independent spatial processes: the creation of transregional military-strategic roads and urbanization, understood in this context as the mass construction of cities in the territories included in the Empire.

The formation and development of the structure of the supporting framework of settlement is analyzed in relationship with other important processes of civilizational expansion of the Roman civilization, which have spatial expression: geographical and territorial expansion, settlement, urbanization and Romanization, the formation of the administrative-territorial structure of the empire.

Keywords: the supporting framework of settlement, territorial and settlement entities, spatial development directions, economic-geographical position of cities, network position of cities, contact settlement system, administrative-territorial settlement system.

ВВЕДЕНИЕ

Признанное наследие античного Рима в области территориального развития – это последовательная активная урбанизация покорённых и присоединённых территорий,

обеспечившая их романизацию, и строительство стратегических дорог, объединивших пространство интерконтинентального государственного образования в единое целое. Но главное его достижение – образование и развитие первой в истории структуры сетей расселения, интегрировавших крупные города и знаменитые римские дороги в единое, целостное и обособленное в географическом пространстве трёх континентов территориально-пространственное образование – остаётся без внимания.

Воспроизвести в подробностях территориальную структуру расселения Римской империи спустя две с лишним тысячи лет невозможно, но восстановить конфигурацию её опорного каркаса, реально. Во-первых, сохранились, за малым исключением, его главные узлы – города-центры систем расселения Европы, Юго-Западной Азии и Северной Африки. Во-вторых, современные трансрегиональные дороги зачастую повторяют трассировку римских, более того, уцелели их крупные фрагменты, используемые в настоящее время различным образом. В-третьих, существует множество исследований, включая картографические материалы, реконструирующих отдельные аспекты территориальной организации античного Рима в разные исторические периоды.

Обзор пространственного процесса расселения Римской империи, содержащийся в настоящем тексте, не преследует цель всестороннего анализа и ограничивается рассмотрением ключевых аспектов, связанных с развитием опорного каркаса расселения. Исторический контекст пространственного процесса расселения не выходит за пределы периодов правления тех принцепсов, которых в историографии принято считать акторами создания территориально-государственной формы локальной римской цивилизации. Периоды правления принцепсов, в которые не осуществлялось значимого пространственного развития, в том числе экспансии, в контексте развития расселенческих структур не рассматриваются. Общеизвестные события и факты римской античной истории, приводимые в тексте, не подвергаются оценке и излагаются в объеме, не претендующем на полноту, но достаточном для анализа происхождения и развития территориальных структур расселения. Данная работа является предварительной постановкой проблемы исследования процесса становления и развития территориально-расселенческих структур Римской империи.

Структура опорного каркаса расселения Римской империи рассматривается в эпоху ее расцвета – периода Принципата, когда окончательно определились рубежи *Rex Romani* и было создано территориальное государство с устойчивой структурой расселения и эффективной административно-территориальной системой расселения.

ДЕФИНИЦИИ РАССЕЛЕНИЯ

Современные дефиниции расселения применительно к пространственной организации Римской империи могут быть использованы без каких-либо существенных оговорок, несмотря на отсутствие такого понятия в античности. Подобным образом термин урбанизация, появившийся в 19 веке в Испании, давно используется в исторических исследованиях, посвященных проблемам возникновения и развития древнейших городов. Ключевые понятия расселения применительно к Римской империи раскрываются следующим образом.

Сеть расселения – это совокупность всех городских и иных населенных пунктов, локализованных в пределах определенной территории. Сеть чрезвычайно инертна, что принципиально отличает её от достаточно динамичной структуры расселения, выражающей через транспортные коммуникации связанное сочетание поселений, образованное их социально-экономическими отношениями. **Структура расселения**, рассматриваемая в качестве территориально-пространственного образования, представляет собой в обобщенном виде сочетание узлов - городов и связывающих их транспортных линий: территориальных - дорог имперского значения и пространственных - морских транспортных линий. Фундаментальными свойствами структуры расселения являются: динамичность – изменчивость ее звеньев во времени и пространстве в процессе развития, детерминированного территориальной экспансией античного Рима и усложнением отношений поступательно урбанизируемых частей территории; устойчивость и инерционность – способность сохранять

свою конфигурацию, направленность и свойства в течение длительного периода времени. Главным компонентом структуры, сохраняющим её ключевые свойства при преобразованиях в процессе развития, является **опорный каркас расселения (ОКР)** – предельно инерционная, устойчивая, относительно неизменная (в течение столетий) во времени и пространстве ее часть, представляющая сочетание узловых и линейных элементов. Дефиниции элементов ОКР Римской империи формулируются следующим образом:

Узел ОКР – город, относящийся к определенной типу согласно группе людности, представляет собой центр притяжения контактной групповой системы расселения соответствующего пространственного уровня. Город является ключевым незаменимым звеном расселения, интегрирующим различные территориально-пространственные расселенческие образования: территориальную структуру и опорный каркас расселения, контактные (групповые) и административно-территориальные системы расселения. В этом качестве узел ОКР определяется термином центр расселения.

Транспортные линии ОКР – линейные элементы ОКР, образованные дорогами имперского значения и морскими транспортными линиями. Дороги имперского значения, они же имперские, представляют собой дороги общего пользования *viae publicae*, которые, согласно юридической римской классификации, состояли из общественных, преторианских, военных и консульских. Морские транспортные линии – географические направления (линии) регулярного судоходства, которые в процессе развития римской цивилизации, по существу, оставались неизменными. Линейные элементы ОКР, представляющие территориальное сочетание сочленённых имперских дорог или территориально-пространственное сочетание имперских дорог и морских транспортных линий образуют пути сообщения. Пути сообщения атрибутируются как в качестве единого элемента по начальной и конечной точке маршрута, так и по его составным элементам – отдельным дорогам.

Направленно сформированный в ходе экспансии ОКР запустил процесс создания территориальной структуры расселения, а ее последующее развитие детерминировало образование систем расселения. В процессе внутренней структурной самоорганизации сложившихся устойчивых групп поселений сформировались локальные системы расселения. Отдельные поселения развивались не изолированно друг от друга, через дорожную сеть они сформировали разнообразные внешние экономические и социально-культурные связи между собой, образовав относительно автономные группы взаимосвязанных и взаимодействующих городов и населенных пунктов. Структура расселения последовательно трансформировалась из отдельных линейно-узловых образований в сочетании относительно автономных звеньев, образуемых ближними территориально-пространственными связями групп городов и населенных пунктов, которые являлись локальными контактными или групповыми системами расселения. Следует различать контактную (групповую) систему расселения и административно-территориальную. Структура, опорный каркас и контактные системы расселения – целостные территориально-расселенческие образования, которые имеют объективную пространственную выраженность и корректное географическое положение. Административно-территориальная система расселения, в отличие от структуры объективно не является территориальным образованием. По существу, это совокупность всех поселений в установленных границах административно-территориального образования, сформированная в иерархическую структуру в порядке, определяемом государственным устройством, высший ранг в которой занимает административный центр этого образования.

Дефиниции остальных элементов расселения римской цивилизации раскрываются в последующих разделах в контексте анализа частных составляющих его процесса.

ГЕНЕЗИС ОПОРНОГО КАРКАСА РАССЕЛЕНИЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ

Движущая сила генезиса опорного каркаса расселения

Уникальность генезиса ОКР Римской империи заключается в том, что он формировался не в процессе эволюционного пространственно-временного изменения и структурной

самоорганизации исторически сложившихся сетей расселения, что является паттерном для урбанизированных территорий. В географическом или фрагментарно заселенном пространстве, каким оно являлось в начале становления будущего государственно-территориального образования римской цивилизации, первичным было целенаправленное формирование ОКР.

Генезис структуры ОКР инициирован исторически неизбежным разрушением полисного строя городов-государств в процессе географической экспансии Рима в прибрежные и континентальные регионы Средиземноморья, что изменило форму расселения античной цивилизации на этапе становления её новой территориально-государственной формы – империи. Полисы в аннексированных и завоеванных Римом регионах теряли государственный и политический суверенитет, территориальную замкнутость. Переход от уровня локальных территориальных связей внутри городских общин (полисов и цивитас) к качественно новому уровню связности существующих и созданных в процессе военной экспансии городов детерминировал возникновение территориальной структуры расселения. Очаговая форма расселения античной цивилизации предыдущего периода, представляющая собой совокупность разобщенных в географическом пространстве побережья Средиземного моря автономных городов, трансформировалась в групповые формы. Фрагментированное (дискретное) урбанизированное пространство античной цивилизации последовательно преобразовывалось в континуальное, образуя звенья территориально-пространственной структуры ОКР огромной империи, расположенной на трех континентах. Главной движущей силой образования, становления и развития ОКР стала территориальная экспансия римской цивилизации, осуществляемая с применением военной силы.

Становление опорного каркаса расселения

ОКР Римской империи складывался в процессе строительства имперских дорог, основания новых городов в стратегически важных районах покорённых государств и завоеванных территориях племенных обществ, а также дальнейшего развития крупных торгово-ремесленных и культурных центров античности – городов, основанных задолго до римского завоевания и обладавших благоприятным ЭГП относительно Рима или экономических центров регионов. Развитие узлов ОКР и их связей – взаимозависимые процессы, но в Римской империи, формировавшей территориальную структуру расселения во фрагментарно заселенном пространстве, опережающим стало строительство военных дорог *viae militaris*, по римской классификации входивших в состав дорог общего пользования, но строившихся и эксплуатируемых за счет военных бюджетов.

Строительство римских дорог *viae militaris* имело стратегическое значение. В первую очередь, они должны были создать условия для обеспечения мобильности римских армий, стабильного доступа к ресурсам и товарам на оккупированных и аннексированных территориях, сбора налогов в учреждаемых провинциях, а также для государственного управления, осуществляемого императорской курьерской службой *Cursus publicus*. Задачи, решаемые с использованием дорог, изменили отношение к их устройству: они, из относительно обустроенных путей сообщения, перешли в категорию сооружений транспортной инфраструктуры, став объектами капитального строительства, подлежащими обслуживанию в процессе эксплуатации. Ключевое качество имперских дорог – исключительная долговечность, обеспечиваемая многослойной дорожной одеждой и твердым покрытием. Стратегические дороги в провинциях, первоначально представлявших собой, по существу, военные округа на оккупированных территориях под управлением командующего армией или воинскими соединениями, в ходе их преобразования в административно-территориальные единицы унитарного государства стали задействоваться для обеспечения связности главных городов империи – устойчивых торговых и иных социально-экономических отношений провинций с Римом и между собой. В процессе расширения рубежей империи в романизированных провинциях, утративших пограничное положение, дороги *viae militares* стали использоваться в качестве полноправных дорог общего

пользования, превращаясь де-факто в транспортные линии ОКР. Городские поселения существовали и до римской цивилизации, как естественно образовавшиеся в процессе развития древних обществ, так и целенаправленно созданные по решению правителей государств или основанные в ходе колонизации предшествующих античных цивилизаций. Однако урбанизация, как всемирный исторический процесс повышения роли городов в развитии цивилизации, возникла в Римской империи. Урбанизация стала основой становления и последовательного совершенствования на протяжении всей многовековой экспансии, государственно-территориальной формы римской цивилизации – империи, объединившей регионы трех континентов в единое пространство, включающее Средиземное море.

Расширяющаяся в процессе экспансии территория империи последовательно урбанизовалась. Города образовались в результате: выведения колоний, заселяемых ветеранами и италийскими иммигрантами, которые эволюционировали в города-центры расселения; развития древних ремесленно-торговых, портовых и культурных городов регионов Средиземноморья; преобразования поселений, соседствующих с постоянными лагерями легионеров в города, в том числе административные центры провинций; и основания городов по инициативе принцепсов или в их честь командующими армиями.

Стратегические военно-торговые дороги, связывающие существующие и основанные города, а также каструмы в единую целостную структуру, последовательно преобразовывались в линейно-узловые, относительно автономные звенья ОКР, определившие направления пространственного развития – оси расселения и экономического развития (далее по тексту – направления пространственного развития), создавшие предпосылки для образования региональных сетей расселения и многообразных, более сложных форм расселенческих структур.

Генезис ОКР – это частный процесс в многоаспектном процессе расселения римской локальной цивилизации, связанный с его определёнными этапами, имеющими объективную пространственную выраженность. Процесс образования и становления развивающейся во времени и пространстве территориальной структуры расселения завершился созданием устойчивого упорядоченного сочетания её узловых и линейных элементов, обладающего потенциалом самоорганизации.

ЭТАПЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПРОЦЕССА РАССЕЛЕНИЯ

В процессе расселения римской цивилизации следует выделить два этапа: средиземноморский, во время которого во фрагментарно урбанизованном прибрежном пространстве, сложившемся под влиянием предшествующих античных цивилизаций – финикийской и греческой, возникла, развилась и сложилась единая, целостная структура ОКР, и континентальный этап, в течение которого созданная структура ОКР в процессе экспансии империи получила территориальное развитие в регионе Западной и, частично, Восточной Европы. На этом этапе завершилось формирование ОКР Передней Азии (Юго-Западной) и Северной Африки и их сопряжение с ОКР Европы посредством акватерриториальных звеньев.

В пространстве этапам процесса расселения соответствуют два макрорегиона, различающиеся исходными условиями генезиса территориально-пространственных расселенческих структур: средиземноморский, объединяющий прибрежные территории Средиземного моря – Южной Европы, Передней Азии, Северной Африки и континентальный, представляющий совокупность субрегионов Западной и частично Восточной Европы. Обособленный регион Британия с позиции целостности ОКР империи и географического районирования рассматривается как неотъемлемая часть западноевропейского макрорегиона расселения. Наличие макрорегионов – объективное следствие пространственной локализации двух типов территориально-государственной формы античной цивилизации, последовательно сменявших друг друга: средиземноморской талассократии и империи, созданной в процессе аннексии и колонизации обширных континентальных регионов.

Во времени два этапа пространственного процесса расселения соответствуют периодам Поздней республики и Ранней империи с определенным временным лагом относительно общепринятых в истории хронологических границ этих периодов, объективно обусловленным причинно-следственными связями локальных процессов единого процесса становления

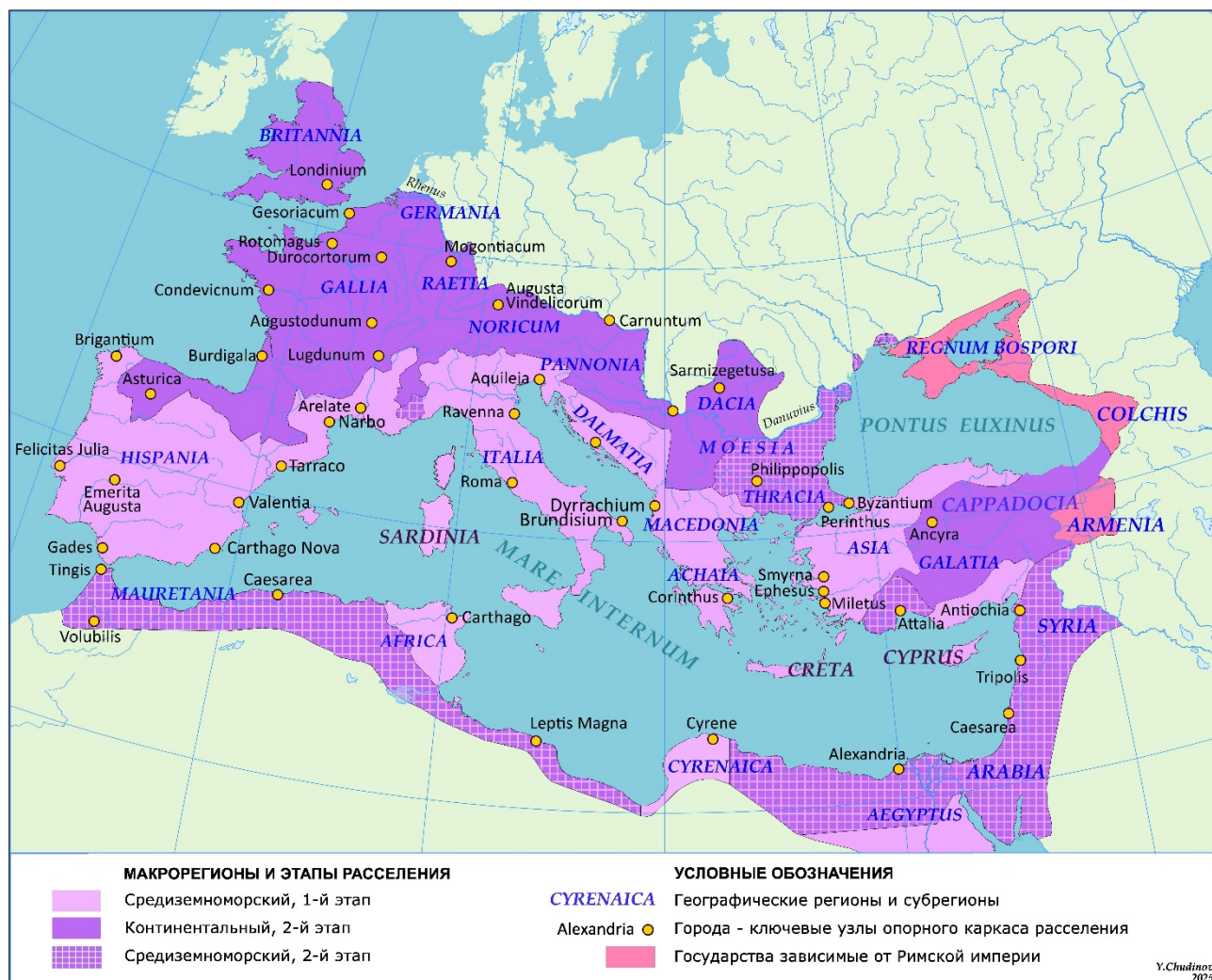


Схема 1. Макрорегионы расселения Римской империи в период Принципата

государственной формы римской цивилизации.

Исходные условия генезиса территориально-расселенческих структур средиземноморского и континентального макрорегионов расселения существенно различались. Пространство Средиземноморского макрорегиона было фрагментарно урбанизированным с расселением очагового типа, представляющим собой совокупность обособленных и автономных полисов – городов-государств. В Европейском континентальном макрорегионе, заселенном обществами, не достигшими субъектной государственности, городские поселения отсутствовали и его пространство, по сути, было географическим. Однако детерминирующим фактором формирования структуры расселения как во фрагментарно урбанизированном, так и в географическом пространстве являлся ОКР, формируемый в ходе территориальной экспансии.

Средиземноморский этап процесса расселения

Хронологическими границами первого этапа процесса расселения были: нижней – годы покорения Римом Апеннинского полуострова (256 г. до н. э.) и начало эпохи великих завоеваний Республики, начавшейся с первой Пунической войны; верхней – годы завершения

кризиса республиканского строя (первая половина 1 в. до н. э.). Первый этап расселения был временем генезиса ОКР.

После поражения Карфагена в 146 г. до н.э. в Третьей Пунической войне и практически одновременного завоевания Македонии и Греции была создана мировая держава, включавшая в свой состав большинство прибрежных регионов и доминирующая в Средиземном море – государственное образование, которое принято называть Римской республикой. Но завершающими историческими событиями первого этапа процесса расселения были присоединение Пергамского царства с образованием провинции Малая Азия в 133 г. до н. э. и покорение прибрежного субрегиона Южной Галлии с образованием провинции Нарбонская Галлия в 120 г. до н. э. Состав римского государственного образования на завершающей стадии первого этапа процесса расселения включал территории Италии (в том числе Цизальпинскую Галлию), острова Сицилия, Сардиния и Корсика, большую часть Испании, центральную часть Северной Африки, прибрежные регионы Балканского полуострова, Малой Азии и Южную Галлию. На первом этапе процесса расселения римской цивилизации были сформированы территориально-расселенческие структуры, объединяющие прибрежные регионы Европы. Основой ОКР, объединяющего прибрежное пространство субрегиона Южной Европы от Гибралтарского до Боспорского пролива были имперские дороги, законченные строительством к 120 г. до н. э.: Домициева, соединяющая территории Апеннинского и Пиренейского полуостровов; Аппиева дорога связывающая Рим с южной частью Апеннин; Эгнатиева, связавшая территории побережья Балканского полуострова от Адриатики до Эгейского моря в провинции Македония. Дороги имели продолжение: так Домициева дорога сопрягалась с Геркулесовой дорогой, которая заканчивалась на побережье Атлантического океана в порту Гадиса, а Эгнатиева дорога была продлена до порта Византий.

Приморские портовые города становятся организующими центрами расселения, которые развиваются не изолировано, а во взаимодействии друг с другом, сформировав через связавшие их дороги внешние устойчивые торгово-экономические связи. В результате сложилась линейно-узловая структура ОКР макрорегионального значения, объединяющая прибрежную урбанизированную зону Средиземного моря субрегионов Европы, а также звено ОКР субрегиона Северной Африки, включающего провинции Африка и Киренаика.

В ходе становления средиземноморской империи морские пути сообщения, связывающие центры расселения прибрежной зоны Европы, Северной Африки и Передней Азии, сформировали устойчивую и относительно неизменную (в течение существования Римской империи) структуру пространственных связей, образовав территориально-акваториальный макрорегион, охватывающий прибрежные территории и пространство Средиземного и Черного моря. Развитие ОКР средиземноморского макрорегиона в значительной степени определялось устойчивостью сетевой акваториальной структуры, образованной взаимодействующими торговыми портами, интегрированными с узлами ОКР.

Сформировавшийся в полной мере ОКР средиземноморского макрорегиона представлял собой целостную интерконтинентальную территориально-пространственную структуру, охватывающую прибрежную зону Средиземного моря, связность узлов которой обеспечивалась транспортными линиями как территориальными, так и пространственными – морскими. Суверенитет Римской империи на Средиземном море, длительный навигационный период межконтинентального судоходства, территориальная организация хозяйства, разнородные звенья структуры которого располагались в Европе, Азии и Африке, а также эволюционно складывавшиеся на протяжении столетий, относительно неизменные морские транспортные линии, обусловили устойчивость отношений узлов и территориально-пространственной структуры ОКР макрорегиона в целом. Созданный в процессе территориальной экспансии ОКР средиземноморского территориально-акваториального макрорегиона образовал предпосылки и условия для перехода к следующим стадиям развития территориально-расселенческих образований – формированию сетей и контактных групповых систем расселения в ареале влияния его узлов-городов.

Континентальный этап процесса расселения

Второй этап процесса расселения, инициированный сменой внешней политики прямой аннексии на имперскую политику цивилизационной экспансии, характеризуется дальнейшим развитием ОКР Средиземноморского макрорегиона в субрегионах Европы, покоренных в ходе расширения пространства римского мира. В основе расселения римской цивилизации, как исторического явления, лежит колонизация захваченных и аннексированных территорий, включаемых в состав ее государственного образования - республики, в последующем империи в качестве провинций. Сеть городских поселений, состоящая из колоний, образовала узлы ОКР империи.

Второй континентальный этап процесса расселения имеет исключительное историческое значение. Государственная форма локальной римской цивилизации, сложившаяся в процессе её территориальной экспансии, радикально изменила существовавший тип государственного образования. На смену талассократии – типу государства предыдущих этапов развития античной цивилизации – пришла континентальная империя, представлявшая собой территориальное государство римской цивилизации. На фоне главного процесса расселения, развернувшегося в пространстве материковой Европы, завершились локальные процессы формирования территориально-расселенческих структур средиземноморского макрорегиона в Испании, Северной Африке и в не обладавших политической и экономической самодостаточностью прибрежных субрегионах Передней Азии.

Второй этап процесса расселения складывался из двух стадий, отражавших ключевые направления имперской политики – территориальной экспансии, максимально расширившей пределы римского мира, ее завершение в первой половине 2 века и переход к стратегической обороне рубежей империи на периферии варварских обществ. Переход к новой внешней политике обозначили крупномасштабные военные кампании: Восточные походы Гнея Помпея Великого в 66 – 62 гг. до н. э. и Галльские походы Юлия Цезаря в 58 – 54 гг. до н. э. Внешняя экспансия империи продолжилась в Малую Азию, Аравию, Сирию и континентальные субрегионы Западной и Восточной Европы. Результатом военных кампаний стало покорение регионов Западной Европы и восточного Средиземноморья. В состав римского государственного образования вошли: покоренная Юлием Цезарем Галлия, в последствии разделенная императором Августом на четыре провинции; восточные провинции Передней Азии, образованные Помпеем Великим – Вифиния и Понт, Киликия, Сирия. С включением в империю Рима прибрежных регионов Азии средиземноморский макрорегион расселения античной цивилизации, включая южное побережье Черного моря, полностью стал территорией империи Рима.

Процесс формирования ОКР Западной Европы был открыт колонизацией Юлием Цезарем, создаваемые в ходе её города становились организующими центрами расселения Галлии. В сороковых годах Марком Агриппой была создана сеть имперских дорог, соединившая основные существующие поселения племенных обществ. Имперские дороги главных направлений, ведущие к портам Атлантического океана и северным рубежам государства, в конечном итоге замыкались на Лугдунум, сформировав транспортный узел макрорегионального значения, включающий, в том числе и речной порт.

В результате последующих военных кампаний – походов императоров Августа, Клавдия, Траяна к империи были присоединены значительные территории континентальной Европы. В эпоху правления императора Октавиана Августа, продолжившего имперскую политику экспансии Цезаря, территория Римской империи значительно увеличилась. Была окончательно покорена Испания, восточная часть Фракии включена в состав провинции Мезия, аннексированы территории на Балканском полуострове, а территория Галатии в Малой Азии стала римской провинцией. Северными рубежами империи, определившимися после ряда войн, в конечном итоге стали реки Рейн и Дунай. Важным достижением Октавиана Августа с позиции развития ОКР и территориальной связности регионов Западной Европы и Италии было покорение альпийских областей, преобразованных в провинции Приморские,

Коттские и Пеннинские Альпы, а также строительство имперской дороги «Виа Юлия Августа».

Последующая аннексия территорий племенных обществ Британии во время правления императора Клавдия была не столь значительна по масштабу, но оказала определяющее влияние на развитие ОКР региона Западной Европы. Более весомой с позиции завершения процесса формирования ОКР средиземноморского макрорегиона была деятельность императора Клавдия в Северной Африке, в результате которой вся прибрежная зона Средиземного моря от Нила до Атлантического океана, после аннексии клиентского государства Мавретания и присоединения Египта, стала территорией империи. После ликвидации Мавретанского царства и учреждения в 44 году провинций Мавретания Цезарийская и Мавретания Тингитанская, по решению императора Клавдия было осуществлено строительство дороги вдоль береговой линии, связывающей прибрежные города провинций. Создание единого целостного пути сообщения включало восстановление карфагенской дороги и ее продление на запад до Атлантического океана и на восток в долину Нила. Так был сформирован ОКР империи в регионе Северной Африки, конечными узлами которого стали города Александрия в Египте, Ликсус и Сала Колония в Мавретании Тингитанской.

Первую стадию процесса расселения завершила эпоха императора Траяна, продолжившего политику расширения имперского пространства. Была завоевана Дакия, покорены Армянское, Парфянское и Набатеяское царства. Покоренные территории этих государств вошли в состав Римской империи как провинции Дакия и Аравия. Таким образом, территория империи к 117 г. достигла максимальной площади за все время, а римское влияние распространилось на северное побережье Понта Эвксинского (Черного моря). На первой стадии второго этапа процесса расселения было завершено формирование ОКР Римской империи в субрегионах Южной и Западной Европы, смежных областях Восточной Европы, в прибрежных регионах Передней Азии и Северной Африки.

Окончательно пределы Римского мира определились в эпоху правления императора Адриана, отказавшегося от азиатских завоеваний императора Траяна и прекратившего политику военной экспансии. Империя перешла к стратегической обороне своих рубежей – второй стадии этапа континентального процесса расселения. Северные рубежи империи приобрели пространственно выраженные границы, представляющие территориальное сочетание сопряженных линейных объектов – пограничной дороги и узловых звеньев – военных поселений-каструмов в том числе, инкорпорированных в Верхнегерманско-ретийский лимес (далее по тексту – германский лимес). Узловые звенья, на которые замыкались имперские дороги – линейные элементы ОКР, в ходе пространственного развития преобразовывались в городские поселения, а в ряде случаев становились административными центрами пограничных провинций и наделялись статусом колонии. Таким городами были Колония-Агриппина (совр. Кельн), Виндобона (совр. Вена), Карнунтум, Сирмий (совр. Сремска-Митровица), Аквинкум (совр. Будапешт), возникшие из развившихся каструмов и обслуживающих их торгово-ремесленных поселков. Отдельного упоминания в этом контексте заслуживает замыкающий имперскую дорогу «Виа Милитарис» каструм Виминациум (совр. община Пожаревац, Сербия) который был основным плацдармом для военных походов в Дакию. Рядом с каструмом образовался крупный город, ставший административным, торговым и ремесленным центром провинции Верхняя Мезия.

Содержание второй стадии процесса расселения определяла активная и направленная урбанизация, которая была главным инструментом романизации аборигенного населения и интеграции провинций. Вторая стадия континентального процесса расселения – эпоха Рах Романа, когда завершилось территориальное расширение империи, сформировался ОКР и территориальная структура расселения, объединившие регионы Средиземноморья и континентальных областей Западной Европы и Малой Азии, а также сложилась административно-территориальная система расселения.

ПРОЦЕСС РОМАНИЗАЦИИ И РАССЕЛЕНИЕ

Беспрецедентное увеличение числа городских поселений и достигнутый уровень урбанизации (во всестороннем ее понимании) Римской империи стал глобальным достижением всей античной цивилизации, которое оказалось не востребованным и утраченным в последующее тысячелетие Средневековья. Кульминацией развивавшегося на протяжении многих столетий процесса урбанизации стал период Принципата, когда к существующим городским поселениям прибавились тысячи новых городов, возникших из римских колоний и поселений при укрепленных военных лагерях-кастрамах, а также постоянных населенных пунктов – аборигенных племенных центров. Римская империя была империей городов, для иллюстрации масштаба её урбанизации достаточно сослаться на данные о количестве городов Э. Гиббона, приведенные в книге «Закат и падение Римской империи». Согласно источнику, в наиболее урбанизированных регионах Галлии и Испании было 1200 городов (включая все населенные пункты, юридически к ним отнесённые) и 360 соответственно; в Африке и в Азии насчитывалось 300 и 500 городов.

Урбанизация не была самостоятельным направлением развития римской цивилизации, а являлась составной частью многогранного процесса романизации – территориальной, социально-политической, культурной и правовой интеграции провинций, представлявших в период Ранней империи конгломерат разнородных территорий завоеванных стран и варварских обществ, в унитарное государство. Лучшей и самой распространенной практикой романизации было основание новых городов на завоеванных и присоединенных территориях. Урбанизация не ограничивалась основанием новых городов, являвшихся колониями римских ветеранов и итальянских поселенцев. Она осуществлялась также в таких формах, как развитие древних ремесленно-торговых, портовых и культурных городов регионов Средиземноморья; преобразование поселений, соседствующих с постоянными лагерями легионеров, в города – экономические и (или) административные центры провинций; образование городов на базе существующих населенных пунктов, обладающих благоприятным ЭГП относительно центров экономического развития провинций; основание городов по инициативе принцепса или в честь императора его наместниками или командующими армиями. Город был основной ячейкой имперского общества и универсальной единицей его расселения, политическим и административным центром римской государственной власти и опорным пунктом романизации их территориальных округов. Сеть расселения складывалась из новых городов – колоний и муниципий, а также романизированных местных городов, наделенных таким статусом или льготами и привилегиями.

Содержание урбанизации на всех стадиях становления и развития империи определялось провинциальной политикой – ключевым элементом романизационного процесса. Провинциальная политика всех принцепсов определялась парадигмой – империя управляет не территориями и населением, а городами. Этот вывод был сформулирован еще в 145 г. оратором Аристидом в речи «Похвала Риму»: «О том, насколько вы превосходите всех размерами вашей державы и разумностью вашего государственного устройства, я уже говорил. Теперь же, мне кажется, можно смело добавить, что все те, кто правили на земле до вас, правили отдельными народами, а не городами». Особенно активно урбанизация проводилась во времена правления императоров Цезаря, Августа, Траяна и Адриана, и именно эпохи их правления отмечены значительным увеличением числа городов как путем строительства новых, так и за счет существующих поселений, которые приобрели городской статус.

Новая провинциальная политика – имперская по содержанию, началась с Юлия Цезаря и была направлена на усиление римского влияния посредством урбанизации провинций. Это достигалось основанием колоний ветеранов и переселенцев из Италии. Колонизация провинций, первоначально вызванная недостатком свободной земли в Италии, стала эффективным инструментом романизации провинций, осуществляемой Цезарем. Было основано множество колоний: на месте разрушенных Карфагена и Коринфа, в Испании, в южной Галлии, Македонии, Северной Африке и Малой Азии. Сформированная в результате

колонизации сеть расселения включала и отдельные существующие города, которые Цезарь возвел в ранг почетных колоний или муниципиев.

Император Октавиан Август продолжил политику выведения колоний в провинции – как в те, где размещались ветераны и эмигранты из Италии в эпоху Цезаря, так и в те, где они основывались впервые. Колонизация Августа, ставшая самой масштабной и длительной в истории Рима, была исключительно ветеранской и охватила все регионы, а не только средиземноморский макрорегион. Для укрепления римского присутствия колонии были выведены в Африку, Испанию и Галлию. Особенностью урбанизации, осуществляемой императором Августом, было то, что колонии в провинциях размещались не на приграничных, а на наиболее важных в экономическом отношении свободных территориях в зоне тяготения имперских дорог. Ведущим принципом провинциальной политики Августа было сохранение и поддержка городского строя как основы провинциальной организации. При Августе было обозначено направление развития городского строя Римской империи, которому следовали позднейшие принцепсы – римское господство должно было опираться на самоуправляющиеся города – колонии и муниципии. Предоставление гражданского статуса колониям и городским общинам городов с местным населением с соблюдением их суверенитета и прав для Октавиана Августа, было средством достижения главной цели – сделать города основной структурной единицей своей империи.

Император Траян, после завоевания Дакии и создания одноименной провинции в 107 г., развернул масштабную урбанизацию в районе Нижнего Дуная, которая сформировала сети расселения региона на основе существующих поселений. Опорными центрами романизации – центрами расселения стали существующие города придунайских провинций, каструмы с прилегающими ремесленно-торговыми поселками, которые обрели статус колоний, а также существующие города, возведенные в ранг муниципиев. Сеть расселения дополнили восстановленные местные городские поселения. Созданная провинция Дакия колонизировалась не только римскими ветеранами, но и выходцами со всего Балканского полуострова, Малой Азии и Сирии. Первыми колониями были Сармизегетуза – административный центр провинции и Апулум – главный каструм в Дакии, которые стали основой ее административной системы расселения.

Особенностью провинциальной политики императора Адриана, отличающей её от политики предыдущих императоров, было то, что, во-первых, она вырабатывалась в ходе осуществляемых на местах реформ во время его знаменитых путешествий, а во-вторых, она осуществлялась в условиях завершённой в его правление территориальной экспансии. Романизация при Адриане, ориентированная в своей деятельности на стратегию обороны рубежей римского мира, сконцентрировалась в нескольких субрегионах – приграничные северные провинции, примыкающие к Рейну и Дунаю; Британия; провинции Ахейя; провинции Азии; Вифиния и Понт; провинция Африка. С позиции урбанизации и развития сетей расселения ключевое значение имели романизируемые провинции, прилегающие к германскому лимесу, провинция Дакия и Африка. Романизация приграничных провинций в Западной Европе осуществлялась повышением до статуса колоний больших поселений при каструмах (канаб), ставших центрами расселения субрегиона. Статус муниципия в эпоху императора Адриана получают постоянные каструмы легионов в Дакии, которые станут центрами созданных военно-административных округов. В Африке Адриан основал новые колонии и повысил статус существующих городов, включая Карфаген, ставший центром расселения Средиземноморского макрорегиона. Во время путешествий Адриана провинции и города получили привилегии, направленные на их экономическое и культурное развитие. Были основаны новые городские центры, многие провинциальные города обрели при нём права колоний или муниципиев, многие поселения были преобразованы в города.

В ходе романизации, проводимой в период принципата, сложилась сеть городских поселений, обладающая иерархией их правового статуса. Высшей категорией права обладали романизированные города – колонии и муниципии, которые образовали центры расселения подчиненных им округов, включающих сельские населенные пункты и малые города низшего

правового статуса. В процессе пространственного развития, сопровождавшего романизацию, число городов высшего правового статуса возрастало, инкорпорируя новые городские центры в сложившийся на предыдущем этапе пространственного развития ОКР.

С точки зрения пространственного процесса расселения, урбанизация Римской империи – это переход от редкой сети поселений слабо урбанизированных территорий к развитой сети городов; преобразование сетей в системы расселения – контактные и административные. Отдельные города сети, не входящие в ОКР, развивались не изолированно; через связывающие их с центрами локальных систем расселения дороги они сформировали разнообразные пространственно выраженные внешние социально-экономические и культурные связи, образовав территориальную структуру.

Иерархия городских поселений, сложившаяся в период романизации, стала основой административно-территориальной системы расселения Римской империи. Иерархия центров расселения принципата не подверглась значительным изменениям и после эдикта императора Каракаллы, предоставившего римское гражданство всем жителям империи, тем самым закрывшего процесс романизации. Иерархия центров расселения сохранилась до периода домината, когда в результате преобразований, осуществлённых императором Диоклетианом, административно-территориальное устройство империи было преобразовано в более сложно организованную систему.

ОСНОВЫ АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РАССЕЛЕНИЯ

Всесторонний анализ административно-территориальной системы расселения Римской империи, сложившейся в период принципата, не относится к предмету данной работы; он ограничивается оценкой иерархии административных центров системы расселения, необходимой для сводной оценки значимости узлов ОКР.

Административно-территориальная система расселения – иерархически организованная совокупность центров расселения и иных поселений, в отличие от структуры расселения объективно не является территориальным образованием, сформировавшимся в процессе самоорганизации или направленной организации сетей расселения. В границах одной и той же территории в зависимости от установленного административно-территориального устройства может быть выделено несколько систем расселения с несходными границами, различным составом населенных пунктов и их иерархией. Например, Пиренейский полуостров после победы Рима во Второй Карфагенской войне был разделен на две провинции – Ближняя и Дальняя Испания, впоследствии, при императоре Августе, его разделили на три провинции: Тарраконскую Испанию, Лузитанию и Бетику. При императоре Диоклетиане был образован диоцез Испания, в котором на Пиренейском полуострове было пять провинций. Вместе с тем, при всех административно-территориальных преобразованиях конфигурация ОКР сохранялась; изменялась только иерархия центров административно-территориальной системы расселения.

В Римской империи де-факто сформировалась административно-территориальная система расселения, в отличие от республики, где она отсутствовала, что обеспечило единство и целостность государственного образования. Города в урбанизуемых провинциях, целенаправленно преобразуемых в административно-территориальные единицы империи, существенно отличались временем создания, уровнем экономического развития, численностью населения и его гражданством, формами местного управления, территориальными границами округов, качеством городской жизни и развитостью функционально-планировочной структуры. В условиях подобной гетерогенности урбанизированного пространства провинций организация административно-территориального устройства опиралась на лучшие практики римского городского строя – разграничение провинциальных городов по правовому положению. К высшей категории принадлежали колонии римских граждан и муниципии, ниже по положению были латинские колонии, за ними следовали свободные города и, наконец, податные города. Главными

городами сети населенных мест были колонии и муниципии – самоуправляющиеся города, ставшие опорными центрами римской государственной власти и романизации. Именно эти городские поселения составляли системообразующий уровень в иерархии центров системы расселения империи. Более высоким рангом по отношению к ним обладали только административные центры (столицы) провинций и регионов.

Многоуровневая система расселения сформирована городами имперского значения, которые образовали следующую иерархию (от высшего ранга): центры систем расселения макрорегионов, одновременно являвшиеся административными центрами-столицами определённых провинций; административные центры остальных провинций; главные города провинций – центры расселения городских округов (с приписанными городскими и сельскими населёнными пунктами); местные города. Уникальным положением в административно-территориальной системе расселения обладал Рим, который занимал верховенствующее положение в иерархии как город глобального значения, являвшийся не только столицей империи, но и важнейшим городом цивилизованного древнего мира.

ТИПЫ ГОРОДОВ

Центры административно-территориальной системы расселения, вполне очевидно, относились к узлам ОКР. В процессе формирования административно-территориального устройства римского государственного образования город становится звеном, интегрирующим потенциал развития узлов ОКР и центров систем расселения. Необходимо добавить, что уровень центральности города не постоянен; при реорганизации административно-территориального государственного устройства он переопределяется в соответствии с его новым рангом в изменённой системе расселения. Значимость города как узла ОКР, в отличие от его центральности, является более устойчивым и стабильным параметром. Общепринятым критерием значимости центров расселения является людность, которая распределяет города, образующие узлы ОКР, в определённом порядке.

Сложившиеся в первом веке ОКР и территориальная структура расселения империи создали условия для свободного движения товаров (в том числе рабов), сырьевых ресурсов и экономически активного населения, а также создания сети городских поселений в поле расселения крупных городов и зоны тяготения имперских дорог, что кардинально изменило условия их развития. Людность городов становится динамическим значением, складывающимся под влиянием внешних факторов, изменяющихся во времени и пространстве. Эти условия определяются следующим: ЭГП города на каждом уровне в рассматриваемый период времени; геостратегическое положение города в империи; его положение в сети, образуемой экономическими и кооперационными отношениями городов в территориальной структуре хозяйства, включая морехозяйственные звенья; ранг (иерархический уровень) города в административно-территориальной системе расселения.

В сочетании с крупномасштабной урбанизацией, рассматриваемой с точки зрения увеличения городского населения, связные отношения городов привели к дифференцированному росту их численности. Пространственное сочетание внешних факторных условий на территории определённого города является уникальным. По этой причине увеличивавшаяся в процессе развития Римской империи численность населения городов-узловых звеньев ОКР значительно отличалась друг от друга. Появляются городские поселения с исключительной для античности численностью населения: в Риме было не меньше 1 000 тыс. чел.; в Александрии – 300 тыс. чел. на рубеже нашей эры; в Антиохии к концу первого века население превысило 300 тыс. чел.; в Карфагене (колония, основанная Цезарем) к концу второго века оно достигло (по некоторым оценкам) 700 тыс. чел.; в Апамее Сирийской – 500 тыс. чел. Города с большой людностью образовали центры локальных контактных систем расселения, поле расселения которых пропорционально численности их населения. Поле расселения имеет пространственную выраженность как зона влияния центров расселения. Крупные города обеспечили устойчивость ОКР, территориальной структуры сети

расселения и административно-территориальных систем расселения, создавая тем самым необходимые условия для эффективного государственного управления провинциями.

Множество, образуемое городскими поселениями разной людности, по общему правилу дифференцируется на группы крупных, больших и малых городов с репрезентативными для каждого исторического времени, интервалами численности населения. Интервал значений для разграничения городов по величине на отдельные группы зависит от общей численности населения государства в определенный исторический период развития и стадии урбанизации, на которой оно находится, а также от других менее значимых факторов. Численность населения городов в составе ОКР Римской империи на конкретном этапе территориального развития не может быть установлена достаточно точно. В существующих источниках данные по численности населения приводятся для состава поселений и стадии развития Римского государства в контексте конкретных исследований. Существуют данные, обобщающие сведения различных источников численности населения для значимых в историческом отношении городов Римской империи на начало первого века, приведенные, в частности на сайте <https://www.roman-glory.com>. Учитывая, что пространственное развитие империи продолжалось до кризиса третьего века, а административно-территориальное устройство сохранялось до реформ императора Диоклетиана, логично предположить, что людность городских поселений в этом хронологическом интервале скорее увеличивалась, чем снижалась. При этом, происходившее увеличение людности городских поселений не могло изменить порядок их значений, определенных на начало первого века. Предлагаемая систематизация городов по группам численности населения основана на этих данных с уточнением показателей по городам имперского значения на первую половину второго века (при наличии сведений). За исключением упомянутой выше группы городов данные начала первого века приняты в качестве нижних значений параметра численности населения, что представляется корректным для создания модели ОКР.

Для выделения групп городов приняты следующие параметры численности (людности): крупнейшие – население свыше 200 тыс. чел.; крупные – население от 100 тыс. до 200 тыс.; большие – население от 80 тыс. до 100 тыс. чел.; средние – население свыше 45 тыс. чел. Наиболее многочисленной была группа малых городов, не входящих в ОКР, с людностью от 2 до 15-25 тыс. чел. В общем массиве поселений с городским статусом именно эти города составляли в Римской империи основную массу. Рим, с его уникальной для античности миллионной людностью, следует рассматривать обособленно от сложившихся групп городов. Рим не только центральный город, замыкающий на себя оси расселения империи, но и город мирового значения – узел глобальной структуры торговых путей древнего мира.

ОПОРНЫЙ КАРКАС РАССЕЛЕНИЯ

Реконструкция структуры ОКР Римской империи периода Принципата выполнена картографическим методом и представляет собой графическую схему «Опорный каркас расселения Римской империи в период правления императора Адриана» (далее – Схема), выполненную с использованием общедоступной карты Roman Empire 125 political map.svg, созданной на корректной картографической основе, которая отображает административно-территориальное устройство Римской империи по состоянию на 125 год, а также тематических карт-схем, соответствующих времени правления династии Антонинов, и необходимых сведений из классической истории Рима, относящихся к предмету настоящей работы.

Узлы опорного каркаса расселения

Совокупность узлов ОКР, разделенная на группы по типам городов, располагает их в определенной последовательности, объективно отражающей степень значимости этих узлов в системе центров расселения и экономического развития. В рассматриваемый исторический период Римской империи узлы ОКР образовали следующий порядок:

Генеральные узлы ОКР (первого порядка) – совокупность крупнейших городов империи, ставших в процессе её становления центрами расселения макрорегионов. Такими городами в период принципата были Рим, Лугдунум, Эфес, Пергам, Антиохия Великая (совр. Антакья), Александрия, Карфаген. Рим, включённый в состав генеральных узлов ОКР, фактически являлся городом высшего порядка. Это было следствием не только его исключительной численности населения, но и его интеграции в глобальную торговую сеть, через которую морскими и сухопутными дорогами доставляли товары не только из всех римских провинций, но и Китая, Индии и Центральной Африки;

Главные узлы ОКР (второго порядка) – совокупность крупных городов, представлявших собой центры экономического развития провинций, включая транспортные узлы имперского значения – сухопутные и портовые. Как субъект системы расселения они, как правило, были административными центрами провинций. Городов-главных узлов ОКР относительно немного, и их можно перечислить в тексте: Аретиум, Брундизий, Августа-Винделинкорум, Августа-Треверов, Сирмиум, Филлипополь – Европейский макрорегион; Кадис, Коринф, Смирна, Сардис, Апамея Фригийская (совр. Динар) в Малой Азии Антиохия Великая, Апамея Сирийская – Средиземноморский макрорегион.

Основные узлы ОКР (третьего порядка) – большие и средние города, образованные локалитетами главных функций империи: административно-культурных, военных, транспортных, портовых, торгово-ремесленных. Опорные узлы ОКР – важнейшая и многочисленная группа городов; их состав приводится в разделе «Опорный каркас расселения и главные направления пространственного развития».

На отнесение узлов ОКР к определенному порядку, устанавливаемому типом города, также влияет положение города в территориальной структуре хозяйства и ранг в административно-территориальной системе расселения, что следует принимать во внимание, обращаясь к Схеме. По этой причине в состав основных узлов ОКР включена часть малых городов, местоположение которых определялось значимым транспортно-географическим или военно-стратегическим положением в империи. Такими городами, к примеру, были транспортные узлы Цезаря Августа (совр. Сарагоса) и Багакум (совр. Бове) провинций Тарраконская Испания и Белгика; приграничные города Волюбилис и Сала-Колония, замыкающие транспортную линию ОКР – имперскую дорогу в провинции Мавретания Тингитанская. Административные центры провинций, независимо от фактической численности населения, на Схеме отображены как основные узлы.

Структура опорного каркаса расселения

Сложившийся ОКР Римской империи представлял собой структуру сетевой формы, образованную пространственным пересечением (наложением) отдельных разновременных созданных и разнонаправленных каркасов – относительно автономных и территориально разобщенных. Отдельные относительно автономные опорные каркасы расселения (далее по тексту – расселенческие каркасы) – линейно-узловые расселенческие структуры, образованные сочетанием имперских дорог с городскими поселениями и каструмами, сформировались в результате территориальной экспансии в определённый период времени на конкретном географическом направлении. Образуя единый ОКР империи, расселенческие каркасы сохраняли в процессе пространственного развития территории значительную степень независимости внутренних связей и отношений их элементов. Узлы ОКР на пересечении разнонаправленных расселенческих каркасов, равным образом принадлежавшие к каждой из структур, образовали звенья их пространственного сопряжения, интегрирующие зоны тяготения и влияния объединяемых структурных элементов, формируя единое поле расселения интеграционного узла ОКР.

Составными частями расселенческих каркасов были территориальные и, при их наличии, акватерриториальные структурные звенья, последовательно сформированные на определенных пространственно-временных этапах римской территориальной экспансии. Структурные звенья ОКР имеют пространственную выраженность в качестве сочетания

городов и связывающих их путей сообщения и, как следствие, строгое географическое положение и территориальную привязку.

Направления пространственного развития Римской империи изначально определялись стратегическими военными дорогами, начинавшимися в Риме – центре территориальной экспансии. По мере пространственного расширения римского государственного образования дороги получали продолжение на завоеванных, покоренных и аннексированных территориях, образуя единые целостные транспортные линии ОКР, атрибутируемые как определённые пути сообщения, единые или составные. Имперские дороги континентального макрорегиона расселения не являлись продолжением дорог Италии; их началом были определённые центры расселения – узловое звено сформированного ОКР средиземноморского территориально-акваториального макрорегиона, включающие в свой состав морские порты.

Морские порты в составе узловых звеньев ОКР, а также устьевые и внутренние морские порты на реках городов, не имеющих прямого выхода к морскому побережью, взаимодействуя друг с другом через акваторию Средиземного моря, сформировали пространственную структуру морского хозяйства империи. Сетевая структура морехозяйственной деятельности империи являлась сочетанием акваториальных комплексов определенного типа – морских портов с их акваторией и обслуживающим хозяйством (далее по тексту метонимия – порт), с линейными зонами их пространственной связности – морскими транспортными линиями. Основными пространственными уровнями морского хозяйства в контексте развития ОКР следует рассматривать: прибрежные зоны морских транспортных линий, связывающих транзитные и перевалочные порты субрегионов; акваторию Средиземного моря, включая внутренние моря его бассейна, преобразованную внешними хозяйственно-экономическими связями взаимодействующих портов в целостное пространство; акваторию Черного моря – Pontos Euxinus. В античном Риме Средиземное море осознавалось как неотъемлемая часть пространства империи, что отражало его название Mare Internum – Внутреннее Море. В сложной структуре интерконтинентальных и субрегиональных пространственных связей портов акватории Mare Internum необходимо выделить организующий их морской транспортный каркас, неотделимый компонент ОКР средиземноморской империи – относительно неизменное (в исторический период ее существования) пространственно-временное образование, представляющее собой сочетание портов в составе узловых звеньев ОКР и морских транспортных линий.

Пространственный охват ОКР империи, сложившегося в рассматриваемый исторический период, вмещал макрорегионы Римской империи и относительно обособленный акваториально-территориальный регион Черного моря. Под пространственным охватом в данной работе понимается район тяготения элементов ОКР – транспортной линии и узлов определенного расселенческого каркаса; охват ОКР империи является результатом интеграции пространственных зон охватов отдельных расселенческих каркасов. По определяющему параметру охвата, которым является протяженность отдельного целостного и относительно обособленного расселенческого каркаса, выделяются два территориальных порядка ОКР империи – макрорегиональный и региональный. К макрорегиональному ОКР относится сочетание образующих его расселенческих каркасов, которые характеризуются единством и целостностью их структуры в пределах макрорегионов расселения; к региональному – совокупность отдельных опорных каркасов расселения, протяженность которых ограничена естественными географическими барьерами определенного региона или субрегиона, или же границами группы провинций (провинции).

ОКР макрорегионального порядка представляет собой территориально-пространственное сочетание расселенческих каркасов, сложившихся в ходе долговременной внешней экспансии на неизменных (в течение столетий) географических направлениях, имевших стратегическое значение для пространственного развития империи. К таким направлениям относились: Рим – Испания; Рим – Фракия; Южная Галлия – Британия; Египет – Мавретания. Главным направлением пространственного развития макрорегионального уровня правомерно считать и направление, заданное Постумиевой дорогой, которая имела

важное значение для колонизации северной Италии и стала начальным звеном транспортной линии Плацентия – Карнунтум. Расселенческие каркасы этого направления пространственного развития и направления Рим – Испания, сопряженные узловым звеном ОКР Плацентия, образовали макрорегиональную субширотную ось расселения протяженностью от западного побережья Атлантического океана до северных рубежей империи – от Гадеса до Карнунтума.

Уникальной составной частью ОКР являлась линейно-узловая структура германского лимеса на северных рубежах Римской империи, сформированная сочетанием транспортной линии Рейн – Дунай, образованной сочлененными пограничными и приграничными дорогами вдоль указанных рек, с узловыми звеньями – каструмами-военными поселениям и городами, сложившимися на основе гражданских поселений при каструмах. Структура ОКР «Рейн – Дунай», включающая и менее значимые по протяженности лимесы, не являлась осью расселения и пространственного развития, она была связующим элементом, замыкающихся на нее региональных расселенческих каркасов.

Расселенческие каркасы регионального порядка Европы и Северной Африки развивались от узлов, сформированных в ходе территориальной экспансии макрорегионального ОКР, образуя независимые друг от друга, территориально разобщенные направления пространственного развития. В Передней Азии ОКР сформировался на основе существующих центров расселения и торговых путей, сложившихся на ранних этапах развития античной цивилизации, предшествующих римскому. Пространственное развитие в этом субрегионе, по существу, было процессом преобразования существующих сетей расселения в территориальную структуру на основе направленно созданного ОКР, объединяющего города римских провинций этого субрегиона.

Приводимое далее описание структуры ОКР, отображенной на Схеме, относится к тем его составным частям, которые являются территориальной проекцией главных направлений пространственного развития, точнее говоря, ограничивается макрорегиональным уровнем. Атрибуция структурных элементов ОКР регионального уровня не приводится; она является преждевременной и избыточной для генерализированной модели, предложенной в качестве исходного материала для дальнейших исследований.

ОПОРНЫЙ КАРКАС РАССЕЛЕНИЯ И ГЛАВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ

Представленная ниже характеристика ОКР главных направлений пространственного развития не является детальным описанием его структуры, отображенной на Схеме, но представляет собой дополнение к ней. Предлагаемый обзор ОКР главных направлений пространственного развития – краткое описание характерных особенностей территориально-расселенческих структур его образующих, которые не могут быть отображены графически, но необходимы для более полного представления процессов его становления и развития.

ОКР направления пространственного развития Рим – Фракия. Первый в империи расселенческий каркас формировался в эпоху великих завоеваний Республики на средиземноморском этапе расселения, обеспечивая пространственное развитие Южной Италии и аннексированных территорий Македонии и Фракии. Основой расселенческого каркаса являлись Аппиева дорога Рим – Брундизий на Аппенинском полуострове, начатая строительством в 312 г. до н. э. и завершенная в полном объеме в 122 г. до н. э., и Эгнатиева дорога Диррахий – Византий (совр. Стамбул) на юге Балканского полуострова, начатая строительством в 145 г. до н. э., сразу после завоевания Македонии и завершенная к началу I века. Эти имперские дороги образовали единую транспортную линию Рим – Византий, включающую акватерриториальное звено ОКР Брундизий – Диррахий. Территориальная конфигурация транспортных линий в Италии окончательно сформировалась после строительства в 109 г. Новой Аппиевой дороги (Траяновой дороги) Беневентум – Брундизий, после чего участок дороги Капуя – Тарентум – Брундизий утратил макрорегиональное значение. Расселенческий каркас образован сочетанием транспортной линии

с пространственно распределенными узлами: Рим, Капуя и территориально сопряженным с ним Путеолы (совр. Поццуоли), Беневент, Брундизий на Аппенинском полуострове; Диррахий, Фессалоники (совр. Салоники), Перинф (совр. Мармара Эреглиси), Византий на Балканском полуострове. Целостность расселенческого каркаса, охватывающего два субрегиона Южной Европы, обеспечивалась акватерриториальным структурным звеном ОКР, образованным сочетанием портов Брундизий и Диррахий со связывающей их морской транспортной линией.

Включение пространственно обособленных античных полисов Фессалоники и Перинф южных Балкан в систему ОКР трансформировало их в полноценные центры расселения. Исключением был Византий, который в рассматриваемый исторический период как центр расселения не сформировался, а его принадлежность к макрорегиональному ОКР являлась следствием уникального ЭГП, с доминирующим значением в нем компонента транспортно-географического положения. Византий являлся важнейшим транспортным узлом ОКР, через который проходили торговые пути – сухопутные из континентальной Европы и Балканского субрегиона в Азию, а также морские из Чёрного моря в Эгейское. Здесь начиналась военно-торговая дорога Виа Понтика, проложенная вдоль морского побережья Черного моря, которая образовала транспортную линию регионального ОКР с конечным узлом Томис (совр. Констанца) – административным центром провинции Нижняя Мезия.

ОКР направления пространственного развития Рим – Верхняя Панония.

Становление ОКР происходило в хронологических границах средиземноморского этапа процесса расселения в континентальной части Италии – Цизальпинской Галлии. Основой расселенческого каркаса северной Италии были дороги: Постумиева, построенная в 148 г. до н. э. от Плацентии до Аквилеи, после завершения ее строительства сформировавшая путь сообщения Рим – Плацентия – Аквилея; военная дорога к северной границе империи Аквилея – Карнунтум, бывшая начальным участком Янтарного пути; Попилия – Анния, построенная в 132 г. до н. э., продолжавшая Фламиниеву дорогу в северо-восточном направлении, атрибутированная как путь сообщения Аримин – Аквилея. Узлами сопряжения указанных имперских дорог были города-транспортные узлы Аримин и Аквилея.

Расселенческий каркас субширотного направления образован сочетанием транспортной линии Плацентия – Карнунтум с пространственно распределенными основными узлами ОКР Плацентия, Аквилея, Эмона, Карнунтум. Составными частями расселенческого каркаса северо-восточной ориентации были структурные звенья: территориальное, образованное сочетанием транспортной линии Аримин – Аквилея с основными узлами ОКР Равенна, Патавиум, и акватерриториальное, образованное пространственным сочетанием морской транспортной линии с портами Равенна на Аппенинском полуострове и Градо (лат. *Aquae Gradatae*) на Балканах. Порт Градо представлял собой акватерриториальный комплекс портового типа, сопряженный с удаленным от береговой зоны городом Аквилея.

Ключевыми узлами ОКР, определяющим устойчивость его структуры, были пространственно распределенные узлы: Аримин – интеграционный узел расселенческих каркасов разных направлений; Аквилея – транспортный узел для имперских дорог, ведущих за границы Италии в северо-восточную часть империи, Далмацию и морского пути линейного судоходства в Равенну; Карнунтум – узловое звено ОКР геостратегического значения, представлявшее собой локальное территориально-пространственное образование, сформированное сочетанием пограничного каструма, расположенного на пересечении Янтарного пути с Дунаем, стоянки речного флота и городского поселения – административного центра провинции Верхняя Паннония.

ОКР направления пространственного развития Рим – Испания. ОКР формировался на средиземноморском этапе процесса расселения империи и представлял собой единую структуру, образованную расселенческими каркасами, последовательно сложившимися во времени в конкретном географическом пространстве: Рим – Плацентия в Италии; Плацентия – Нарбо-Марциус; Нарбо-Марциус – Гадес в Южной Европе. Основой расселенческих каркасов, сформировавших главное направление пространственного развития, стали

имперские дороги: в Италии – дороги, проложенные вдоль восточных и западных склонов Аппенинских гор, соединяющие Рим с Плацентией; в Европе – Домициева дорога и дорога Юлия Августа; в Испании – Августова дорога (до реконструкции, выполненной во время правления императора Августа – Геркулесова).

Территориальная форма расселенческого каркаса Рим – Плацентия сложилась в результате сочетания определенных факторов, а именно географического положения Рима и природных условий Апеннинского полуострова. Рим, расположенный в центральной части полуострова, был исходной точкой географической и цивилизационной экспансии, начальным узлом пространственного развития империи, трансформировавшимся в ходе территориальной экспансии и становления территориального государства в генеральный узел ОКР – центр расселения макрорегионального и мирового значения, который имел окраинное географическое положение по отношению к регионам Западной и Южной Европы. Хотя Рим находился в прибрежной зоне Тиренского моря, его приморское положение не предоставляло возможности прямого выхода к морю, так как город не примыкал к береговой линии.

Доминирующим природным фактором, определившим территориальную конфигурацию расселенческих структур, был рельеф полуострова, образованный Апеннинской горной системой. Для урбанизированного развития были пригодны равнины у побережья Тиренского моря в срединной части полуострова и узкая прибрежная равнина вдоль Адриатического моря. В этих природно-географических условиях территориальная экспансия потребовала, кроме устройства имперских дорог на равнинных территориях, создания эксклавных, по отношению к Риму, функционально-территориальных образований – городских поселений: транспортного узла, замыкающего на себя развивающуюся сеть дорог Европы в континентальной части Италии, и морского порта – центра регулярных морских сообщений империи. Транспортным узлом стал Плацентия (совр. Пьяченца) – город на севере Италии, расположенный в Паданской низменности, который обладал благоприятным транспортно-географическим положением по отношению к субрегионам Европы и Риму. Морской порт Рима располагался в устье Тибра, соседствуя с Остией – старейшим приморском городом, обязанным своим становлением и развитием именно ему (порту). Значимым портом для античного Рима был и морской порт Анконы, расположенный на побережье Адриатического моря, ближайший по географическому положению к Далмации, который был связан морской транспортной линией с Салоной – ее административным центром. При императоре Траяне были проведены реконструкции обоих портов с увеличением их гаваней.

Основой расселенческого каркаса северной Италии Рим – Плацентия стала восточная транспортная линия, образованная территориальным сочетанием Фламиниевой и Эмилиевои дорог, построенных в 220 и 187 гг. до н. э., локализованная с восточной стороны склонов Аппенин. Структура расселенческого каркаса в процессе пространственного развития Италии была дополнена западной транспортной линией (также заканчивающейся в Плацентии), представляющей сочетание дорог, проложенных вдоль западных склонов Аппенинских гор: Кассия и Эмилия Скавра, построенных в 145 и 109 гг. до н. э. Расселенческий каркас в рассматриваемый исторический период, представлял собой сочетание транспортных линий с группой географически сближенных, достаточно тесно связанных и взаимодействующих между собой узлов ОКР (далее по тексту метонимия – **географическая группа узлов ОКР**): Рим и Остия, Арретиум, Аримин, Анкона, Плацентия, обеспечившей устойчивое развитие многосоставного расселенческого каркаса, имевшего сложноорганизованную пространственную конфигурацию.

Началом формирования расселенческого каркаса Плацентия – Нарбо-Марциус стало строительство между 120 и 118 гг. до н. э. Домициевой дороги в Южной Галлии, которая объединила дорожную сеть Италии и Испании. Домициева дорога начиналась в Плацентии, пересекала Альпы и заканчивалась в Нарбо-Марциус (совр. Нарбонна), где соединялась с Геркулесовой дорогой, завершающейся на юге Пиренейского полуострова в порту города Гадес. Назначение Домициевой дороги и природно-географические условия на её маршруте

не предполагали развития сети расселения – она была средством реализации территориальной экспансии. С позиции территориальной организации расселения это связующий линейный элемент структуры ОКР, не формирующий направление пространственного развития. Дальнейшее развитие расселенческого каркаса Плацентия – Нарбо-Марциус было связано со строительством в 13 г. до н. э. дороги Юлия Августа, которая начиналась также в Плацентии и сопрягалась с Домициевой дорогой в Арелате (совр. Арль). В отличие от трансальпийской Домициевой дороги, она проходила преимущественно в прибрежной зоне, фрагментарно урбанизированной предшествующими античными цивилизациями – финикийской и греческой, образуя транспортную линию Плацентия – Арелат. Расселенческим каркасом пространственного направления Плацентия – Нарбо-Марциус следует рассматривать структуру, образованную сочетанием транспортной линии в составе дороги Юлия Августа и участка Домициевой дороги Арелат – Нарбо-Марциус с основными узлами ОКР – Плацентия, Цеменелум (совр. Ницца), Арелат, Нимаус (совр. Ним) и Нарбо-Марциус.

Расселенческий каркас Нарбо-Марциус – Гадес, продолживший направление пространственного развития Рим – Испания на юг Пиренейского полуострова, сформирован территориальным сочетанием транспортной линии, образованной Августовой дорогой (до реконструкции по решению Октавиана Августа – Геркулесова дорога) с узлами: Нарбо-Марциус, Таррако (совр. Таррагона), Валенция (совр. Валенсия), Кордуба (совр. Кордова), Гиспалис (совр. Севилья), Гадес. Узлом расселенческого каркаса, вполне очевидно, являлся и относительно обособленный от его транспортной линии Новый Карфаген (совр. Картахена) – город с морским портом макрорегионального значения. Замыкающий направление пространственного развития Рим – Испания главный узел ОКР Гадес, связанный регулярным морским сообщением с портом в Тингисе (совр. Танжер) в Северной Африке, имел ключевое положение в структуре системы ОКР империи. Устойчивая совокупность связей и отношений географически сближенных портов, осуществляемых в пространстве через морскую транспортную линию, сформировала акваторриальное структурное звено, связывающее ОКР Европы и Северной Африки. Узлы ОКР, включающие морские порты: Гиспалис (устьевый порт), Гадес и Тингис (акваторриальное звено) в Испании, а также Ликсус в Северной Африке, образовали географическую группу узлов ОКР, обеспечившую устойчивое и в определенной степени взаимосвязанное пространственное развитие контактных территорий Испании и западной области Северной Африки.

ОКР направления пространственного развития Южная Галлия – Британия. ОКР формировался на первой стадии континентального этапа процесса расселения. Направление пространственного развития определял расселенческий каркас Арелат – Лондиниум, основой которого были: дорога меридионального направления, входившая в состав сети дорог Агриппы, построенных в 40-х г. до н. э.; колонии Лугдунум и Арелат, основанные в 43 и 46 г. до н. э. Расселенческий каркас направления пространственного развития образован сочетанием транспортной линии, пространственно выраженной меридиональной дорогой Агриппы, с узлами Арелат, Араузион (совр. Оранж), Лунгдунум, Августодунум, Дуракторум, Багакум, Гесориакум и Лондиниум – в составе акваторриального звена ОКР Европа – Британия. Все узлы расселенческого каркаса относились к основным, за исключением Лунгдунума и Араузиона. Лунгдунум обладал уникальным ЭГП; объединенный район тяготения – транспортного узла и замыкающих на него сети дорог Агриппы – охватывал всю территорию Галлии и Германии. Потенциал экономического развития Лунгдунума, сформированный его ЭГП и сетевым положением в территориальной структуре хозяйства империи, преобразовал римскую колонию в крупнейший город, достигший во втором веке численности населения (по ряду оценок) уровня 200 тыс. жителей. В рассматриваемом хронологическом периоде Лугдунум относился к генеральным узлам ОКР и центрам расселения макрорегионального уровня. Араузион – главный узел ОКР, обязан своему

развитию ЭГП, основным компонентом которого было транзитное положение на торговом маршруте от портов Средиземноморья в Лунгдунум.

Основополагающее значение для пространственного развития имели узлы ОКР Гесориакум и Лондиниум – главные порты, через которые осуществлялась торговля и сообщения Западной Европы с Британией. Потенциал ЭГП акваториально-структурного звена ОКР, образованного ими, способствовал развитию и преобразованию этих населенных пунктов, основанных в сороковых годах до н.э. в качестве опорных баз экспансии, в основные узлы ОКР.

Интеграционным узлом ОКР разнонаправленных расселенческих каркасов Южная Галлия – Британия и Рим – Испания был Арелат. В ареале сопряжения расселенческих каркасов главных направлений пространственного развития сложилась географическая группа узлов ОКР: Арелат на дороге Юлия Августа, Арузион на Агриппевой дороге, Немауз и Нарбо-Марциус на Домициевой дороге, обеспечившая устойчивость развития структуры ОКР макрорегионального порядка на территории Южной Галлии.

ОКР направления пространственного развития Северной Африки. ОКР был составной частью единой структуры расселения и морского хозяйства империи средиземноморского территориально-акваториального макрорегиона, который завершил своё формирование (как указывалось ранее) в хронологических рамках континентального этапа расселения.

Пространственное развитие в Северной Африке определялось, прежде всего, ее природно-географическим положением, ограничившими ареал расселения узкой прибрежной полосой Средиземного моря и Атлантического океана между пустыней Сахара и Атласскими горами. Полоса расселения располагалась в двух подзонах, значительно отличающихся физико-географическими условиями – область побережья Атлантического океана и Средиземного моря, отделенных от пустыни Сахара Атласскими горами: благоприятная для расселения и обладающая ресурсами для пространственного развития в определенной ее части; область средиземноморского побережья от залива Малый Сирт (совр. Габес, Тунис) до дельты Нила, граничащая с пустыней, – условно благоприятная для расселения, не имеющая территориальных ресурсов для ее расширения. До аннексии территорий государственных образований Северной Африки зона расселения представляла собой дробный пояс, состоящий из отдельных территориально-расселенческих образований – городских поселений, основанных Карфагеном.

Основой расселенческого каркаса Северной Африки стала дорога, построенная по решению императора Клавдия после аннексии клиентского Мавретанского царства в 41 г., и образования на его территории провинций Мавретания Цезарейская и Мавретания Тингитанская, которая соединила существующие приморские города Средиземноморья. Строительство дороги Клавдия включало реконструкцию карфагенского пути и его продолжение на запад к Атлантическому океану до Сала-Колонии и на восток в Египет до Александрии. Направленно сформированный ОКР региона представлял собой территориально-пространственное сочетание Клавдиевой дороги и портовых городов, входивших в структуру морского каркаса империи: Александрия, Кирена, Береника, Лептис-Магна, Такапе (совр. Габес), Гадрумет, Карфаген, Салдае, Цезарея, Русаддир, Тингис, Ликсус. Перечисленные города, интегрирующие территориальную и морехозяйственную структуру хозяйства и расселения империи, на Схеме отнесены к основным узлам (независимо от их действительной людности) расселенческого каркаса Северной Африки. Исключение составляют Карфаген (совр. район Картаж Туниса) и Александрия, являвшиеся в период Принципата генеральными узлами ОКР империи и центрами расселения макрорегионального значения. Детерминирующими факторами преобразования указанных узлов ОКР в центры расселения имперского значения в период Принципата было ЭГП: для колонии Карфаген, основанной Юлием Цезарем, – ЭГП всех уровней в сочетании с его положением в сети взаимосвязей взаимодействующих городов в интерконтинентальной структуре хозяйства империи; для Александрии, концентрирующей морские пути из Индии, малых транзитных

портов Красного моря и важнейшие караванные пути из Аравии и Сирии, – прежде всего компонент транспортно-географического положения.

Расселенческие каркасы, последовательно сформированные в ходе направленной территориальной экспансии, образовали оси расселения и пространственного развития субрегионов Римской империи

ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЫВОДЫ

Становление и последующее, в значительной мере, направленное **развитие ОКР было частью общего процесса формирования** территориально-государственного образования римской локальной цивилизации – **империи**, начавшегося в эпоху поздней Республики и завершившегося в период Принципата. Создание империи – результат цивилизационной экспансии Рима, заключавшейся в интеграции конгломерата завоеванных и аннексированных территорий государств и варварских обществ, разнородных по природно-географическим и экономико-географическим условиям, уровню социально-экономического развития и общественно-экономическому укладу в территориальное государство.

Основой государственного устройства стали провинции – территориальные единицы за пределами Италии: изначально военно-административные округа (аналогичные сатрапиям) подвластные командующему военным соединением, осуществившим их завоевание; в последствии административно-территориальные единицы, подчиненные римскому наместнику, назначаемому сенатом или императором. Устойчивость административных и экономических связей создаваемых провинций, обеспечивали имперские дороги, предназначенные в первую очередь для римских армий, которые соединяли создаваемые в ходе территориальной экспансии центры расселения. Образованное сочетание транспортных линий и центров расселения сформировало расселенческую линейно-узловую структуру, которая является ОКР.

Процесс становления собственно структуры расселения в Римской империи был вторичен по отношению к направленно созданному ОКР, являвшегося, по существу, пространственной проекцией ее территориальной экспансии. Структура расселения развивалась от узлов ОКР, как образованных в ходе территориальной экспансии новых городов Европы, Северной Африки и Передней Азии, так и от древних городских центров, обладающих выгодным ЭГП в империи.

Сложившийся в ходе территориальной экспансии ОКР Римской империи представлял собой единую интерконтинентальную структуру, охватывающую макрорегионы расселения: территориально-акваториальный, составными частями которого были прибрежные регионы и акватории Средиземного и Черного морей; континентальный, состоящий из совокупности субрегионов Южной и Западной Европы. ОКР создавал условия для устойчивого пространственного развития Римской империи и обеспечивал целостность ее административно-территориальной системы расселения.

В целом структура ОКР на протяжении последующих периодов развития Римской империи существенно не изменилась; исключением стало образование новых узлов ОКР, обусловленное административно-территориальным переустройством, осуществляемым солдатскими императорами или узурпаторами, создававшими сепаратистские квазигосударственные образования в период кризиса III века. Такими узлами ОКР были, к примеру, Милан, Аквилея, Равенна служившие резиденциями императоров Западной или Восточной империй в разные исторические периоды.

После распада Римской империи целостная интерконтинентальная структура ОКР трансформировалась в совокупность автономных звеньев, локализованных в границах новых государственно-территориальных образований, созданных или возникших в имперском пространстве, которые образовали новые независимые территориальные структуры и системы расселения этих государств.