

{tab=Δρόμοι και χερσαίες μεταφορές}

Το αυτοκρατορικό οδικό δίκτυο, που είχε προσαρμοστεί ανάλογα μετά τη δημιουργία της Κωνσταντινούπολης, ήταν γενικά προσανατολισμένο από τη Δύση προς την Ανατολή: στο νότιο τμήμα των Βαλκανίων η Εγνατία οδός ένωνε το Δυρράχιο με τη Θεσσαλονίκη και την Κωνσταντινούπολη, στον βορρά μια άλλη στρατιωτική οδός ένωνε τη Σιγγιδόνα (Βελιγράδι) με τη Ναϊσσό (Νις), τη Σερδική (Σόφια), τη Φιλιππούπολη (Πλόβντιβ) και την Αδριανούπολη, περνώντας μέσα από τις κοιλάδες του Μάργου (Μοράβα) και του Έβρου (Μαρίτσα), με μία διακλάδωση προς τη Θεσσαλονίκη που ξεκινούσε από τη Ναϊσσό και περνούσε από τους Σκούπους (Σκόπια) και την κοιλάδα του Βαρδάρη. Στη Μικρά Ασία, εκτός από τις παράκτιες οδούς στον βορρά, στα δυτικά και τον νότο, ο κύριος άξονας συνέδεε την πρωτεύουσα, τη Βιθυνία, το Δορύλαιο και την Άγκυρα αφενός με τη Μελιτηνή και τον Άνω Ευφράτη ή με την Αρμενία μέσω της Σεβάστειας, αφετέρου με την Αντιόχεια μέσα από τις "Κιλικίες Πύλες".

Μέχρι την εποχή του Ιουστινιανού αλλά και μετά, το κράτος φροντίζει να επιβάλλει τη συντήρηση των οδών κατ' εφαρμογή των νόμων. Η επιτόπια έρευνα στη Βιθυνία, που δεν απέχει βέβαια πολύ από την πρωτεύουσα, μαρτυρεί ότι το ρωμαϊκό δίκτυο διατηρήθηκε και συντηρούνταν. Η αυτοκρατορία διατηρεί, επομένως, στην Ανατολή δίκτυο που ευνοεί το εμπόριο μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Η παρακμή έρχεται αργότερα, όταν εξαπλώνεται η ανασφάλεια και διαλύονται οι φορολογικοί και διοικητικοί μηχανισμοί.

Γύρω στον 6ο αιώνα, οι αρχαίες οδοί (πλάτους 6 έως 9 μέτρων), που ήταν κατάλληλες για τις άμαξες (σε αυτές τις οδούς μια βοϊδάμαξα χρειαζόταν δύο μέρες για να καλύψει απόσταση 24 χιλιομέτρων), αρχίζουν να αντικαθίστανται εν μέρει από στενούς δρόμους με μικρότερο πλάτος (1,5 μέτρο περίπου), κατάλληλους για τα αχθοφόρα ζώα (μεταξύ των οποίων οι καμήλες, οικονομικότερες κατά 20%, σύμφωνα με το διάταγμα του Διοκλητιανού). Αυτοί οι δρόμοι ακολουθούν τις κορυφές μάλλον παρά τις κοιλάδες και καμιά φορά, περιλαμβάνουν κλιμακωτά περάσματα. Στρατιωτικές οδοί, δρόμοι ή φαρδιά μονοπάτια όμως συνυπάρχουν σε περιοχές όπως η βόρεια Συρία.

Το σύστημα του *cursus publicus* (*cursus clabularis*/πλατύς δρόμος για τη μεταφορά της ανώνας και άλλες βαριές μεταφορές ή *cursus velox*/οξύς δρόμος

για τους μαντατοφόρους, τους αξιωματικούς και τη μεταφορά του φόρου σε χρυσό) και των σταθμών του (*mansiones* [μεγάλοι οργανωμένοι σταθμοί] και *mutationes* [μικροί σταθμοί για την αλλαγή ζώων]), όπου οι επίσημοι απεσταλμένοι μπορούσαν να αλλάξουν άλογα, είναι

μεγάλο βάρος για το κράτος, που το επιδεινώνουν όσοι προνομιοῦχοι κάνουν κατάχρηση για ιδίους σκοπούς. Αλλά τα μέτρα κατάργησης του, για τα οποία ο Προκόπιος ψέγει τον Ιουστινιανό, δεν έχουν τον γενικό χαρακτήρα που τους αποδίδει, και η δημόσια υπηρεσία του ταχυδρομείου συνεχίζεται κατά τον 7ο αιώνα αλλά και μετά.

{tab=Ποτάμια και θαλάσσιες οδοί}

Οι ποταμοί (ο Νείλος, ο Δούναβης, ο Μαρίτσας, που είναι πλωτός μέχρι την Αδριανούπολη, ο Άλυσ [Κιζίλ Ιρμάκ, στον Πόντο] και μερικοί άλλοι) και οι θάλασσες προσφέρουν ένα δίκτυο όπου οι μεταφορές είναι λιγότερο δαπανηρές και πιο γρήγορες. Χρειάζονταν, για παράδειγμα, οκτώ μέρες, αντί για είκοσι πέντε διά ξηράς, για τη διαδρομή Κωνσταντινούπολη-Θεοδοσιούπολη και, σύμφωνα με το διάταγμα του Διοκλητιανού που αναφέρεται συχνά, η μεταφορά σίτου κόστιζε 17 με 22 φορές λιγότερο διά θαλάσσης από ό,τι διά ξηράς.

Οι περιορισμοί που ίσχυαν στη Μεσόγειο (για τα ρεύματα και τους ανέμους που κυριαρχούσαν) επηρεάζουν τις θαλάσσιες διαδρομές και τις εποχές των ταξιδιών. Από τον Νοέμβριο μέχρι τον Μάρτιο, ο άστατος καιρός καθιστούσε επικίνδυνη τη ναυσιπλοΐα και η θάλασσα χαρακτηριζόταν "κλειστή" (mare clausum).

Οι λιμενικές υποδομές παραμένουν ικανοποιητικές και αποτελεσματικές μέχρι τον 6ο αιώνα. Η Κωνσταντινούπολη αύξησε κατά τον 4ο και τον 5ο αιώνα τη χωρητικότητα της, προσθέτοντας στα δύο λιμάνια του Κεράτιου δύο άλλα λιμάνια στην Προποντίδα, με ευκολότερη πρόσβαση, και διέθετε αποβάθρες για τον ταυτόχρονο ελλιμενισμό 500 πλοίων μεσαίας χωρητικότητας. Η διώρυγα που συνδέει την Αντιόχεια με τον επίνειο της, τη Σελεύκεια της Πιερίας, στα βόρεια των εκβολών του Ορόντη, παραμένει προσπελάσιμη. Οι ανασκαφές στην Καισαρεία αποκάλυψαν τις μεγάλες διαστάσεις των πρωτοβυζαντινών σιταποθηκών και επιβεβαίωσαν τα έργα που αποδίδονται στον Αναστάσιο, αλλά και τη διατήρηση των δύο αρχαίων λιμενοβραχιόνων που επέζησαν μέχρι τις σταυροφορίες. Η Αλεξάνδρεια διατηρεί τις ελληνιστικές νεωδόχους (ντόκους) και τις αποβάθρες, που είναι τουλάχιστον συγκρίσιμες με εκείνες της πρωτεύουσας και απαραίτητες για την αποστολή της αννώνας, των μπαχαρικών και των άλλων εξαγωγών.

Τη μείωση της μεσαίας χωρητικότητας των πλοίων τη μαρτυρούν τα κείμενα και η ενάλια αρχαιολογία. Κατά τον 5ο αιώνα, τα όρια για την επίταξη πλοίων είναι όλο και χαμηλότερα: αντί για 50.000 μοδίους τον 2ο αιώνα, 2.000 μόδιοι (περίπου 12 τόννοι) το 439, σε μια

Νεαρά στον Ιουστινιάνειο Κώδικα. Το όριο αυτό έχει αναμφίβολα επίσης ως στόχο να περιορίσει τη φοροδιαφυγή, αλλά αντιπροσωπεύει το ένα πέμπτο της χωρητικότητας του ναυαγίου του Γιασί Αντά, πλοίου με μήκος 21 μέτρα και χωρητικότητα 60 τόννους, τάξη μεγέθους που επιβεβαιώνουν και άλλα βυζαντινά ναυάγια. Στην Ανατολή εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένα πλοία μεγάλης χωρητικότητας, όπως εκείνο που πρέπει να μετέφερε στην Κωνσταντινούπολη το 390 τον οβελίσκο του Θεοδοσίου και είχε χωρητικότητα 800 τόννους, ή το ναυάγιο του Μαρζταμέμι, που μετέφερε 200 με 300 τόννους μαρμάρου από την Προκόννησο. Αναφέρονται επίσης αλεξανδρινά πλοία χωρητικότητας 70.000 και 20.000 μοδίων (560 και 160 τόννων) που έρχονται σε αντίθεση με τα πλοία μικρής ή μεσαίας χωρητικότητας τα οποία ήταν ο κανόνας στη Δύση. Το τριγωνικό λατινικό ιστίο που διευκολύνει την πλεύση κόντρα στον άνεμο είναι τεχνική καινοτομία που μαρτυρείται ήδη από τον 4ο αιώνα σε επιστολή του Συνεσίου και κατά τον 7ο αιώνα στο ναυάγιο του Γιασί Αντά.

{tab=Οι ανταλλαγές}

Τις γνώσεις μας για τις ανταλλαγές της πρωτοβυζαντινής περιόδου, που βασίζονταν κατά κύριο λόγο στη μερική και αποσπασματική μαρτυρία των κειμένων, ήρθαν να τις ανανεώσουν και να τις αλλάξουν εκ βάθρων τα πορίσματα της αρχαιολογίας των τριάντα τελευταίων χρόνων. Τα κεραμικά, που η παραγωγή τους εντοπίζεται, κατατάσσεται και χρονολογείται όλο και καλύτερα, προσφέρουν πλέον δεδομένα συγκρίσιμα και εκφράσιμα ποσοτικά. Η μελέτη των ευρημάτων σε ανασκαφές ή επιτόπιες έρευνες μας επιτρέπει να παρακολουθήσουμε την κατεύθυνση των ανταλλαγών και το πόσο παραλλάσσουν μεταξύ τους. Αυτό το σώμα τεκμηρίων έχει τα όρια του, εφόσον αφορά μόνον τα προϊόντα που μεταφέρονταν για να πωληθούν καθεαυτά (επιτραπέζια σκεύη ή κεραμικά για οικιακή χρήση) ή τα προϊόντα που μεταφέρονταν μέσα σε κεραμικά δοχεία (αμφορείς ή πίθους), υγρά (λάδι, κρασί), ημίρρευστα (παστά, ψάρι διατηρημένο σε οξάλμη όπως ο γάρος) και ενίοτε ξηρούς καρπούς ή όσπρια. Ορισμένα εμπορεύματα όμως, όπως το σιτάρι που μεταφερόταν χύμα ή σε σακιά, αφήνουν ελάχιστα αρχαιολογικά ίχνη, ενώ το κρασί αρχίζει ίσως από τον 6ο αιώνα να μεταφέρεται και σε βαρέλια.

Η ίδρυση της Κωνσταντινούπολης επέφερε ήδη από τα τέλη του 4ου αιώνα ανατροπή στο εμπόριο προς την ανατολική Μεσόγειο που έγινε η βασική ζώνη κατανάλωσης αλλά και παραγωγής της αυτοκρατορίας σε σχέση με τη Δύση. Ο κύριος δρόμος είναι ο δρόμος του σιταριού που ενώνει την Αίγυπτο με την Κωνσταντινούπολη: ο στόλος της ανώννας πιάνει πιθανώς στην Κύπρο, έπειτα στη Χίο και την Τένεδο, όπου ο Ιουστινιανός βάζει να χτίσουν σιταποθήκες ώστε το σιτάρι να φυλάσσεται όσον καιρό τα πλοία περίμεναν ευνοϊκούς ανέμους για να διαβούν τα Δαρδανέλια. Στα βασικά προϊόντα που αναφέρονται στο διάταγμα της Αβύδου (σιτάρι, κρασί, λάδι) προστίθενται υφάσματα, αρώματα, μπαχαρικά, πάπυρος, μέταλλα ή ξυλεία, πρώτες ύλες για τις βιοτεχνίες της πρωτεύουσας. Ένας

δεύτερος εμπορικός δρόμος, που επαναδραστηριοποιείται εν μέρει με την επανάκτηση της ιουστινιάνειας περιόδου αλλά που ποτέ δεν είχε διακοπεί ακόμα και στην εποχή των Βανδάλων, συνδέει την πρωτεύουσα με την Ιταλία και κυρίως με την Αφρική, με ενδιάμεσους σταθμούς στη νότια Ελλάδα, που είναι σπαρμένοι με ευρήματα αφρικανικής ενσφράγιστης κεραμικής. Τα πολυτελή αφρικανικά κεραμικά φτάνουν απευθείας στη Συρία-Παλαιστίνη με ενδιάμεσο σταθμό την Κρήτη, αλλά σε όλη την Ανατολή κυριαρχούν, από τον 5ο αιώνα και μετά, οι διάφοροι τύποι ενσφράγιστης κεραμικής της Φώκαιας. Τέλος, η αυτοκρατορία εισάγει από την Ανατολή τα ακριβότερα προϊόντα, μετάξι, μαργαριτάρια ή μπαχαρικά, τόσο μέσα από τους δρόμους των καραβανιών που κατευθύνονται από την Αραβία στη Συρία, όπου οι ανταλλαγές είναι περιορισμένες σε ορισμένα τελωνειακά φυλάκια όπως η Νίσιβη, όσο και μέσα από τους θαλάσσιους δρόμους. Οι εμπορικοί σταθμοί της Ερυθράς Θάλασσας (Κλύσμα και Άδουλη) παραμένουν σε άνθηση κατά τον 6ο αιώνα. Τις αναφορές των κειμένων για τις σχέσεις με την Ινδία τις φωτίζουν τα ευρήματα χρυσών νομισμάτων του 5ου και 6ου αιώνα στις νότιες ακτές και την Κεϋλάνη.

{tab=Η ανώνυμη και η μεταφορά της}

Η ετήσια παράδοση του σίτου και άλλων προϊόντων που την επιχορηγούσε το δημόσιο ταμείο και που προορίζονταν για τις πρωτεύουσες, την Αυλή και τον στρατό δεν αφορά ούτε όλες τις πόλεις, αλλά μόνον ορισμένες, ούτε όλους τους κατοίκους των πόλεων. Ο όρος ανώνυμη δηλώνει καταρχήν τις ποσότητες που προορίζονταν για τους στρατιωτικούς και για ορισμένους ανώτερους πολιτικούς υπαλλήλους, και έπειτα τις διανομές άρτου που είναι γνωστές από τα νομικά κείμενα. Στις 800.000 πολιτικές ανώνυμες ("πολιτικοί άρτοι"), που θεσπίστηκαν το 332, προστίθεται και ορισμένος αριθμός μερίδων που συνδέονταν με την οικοδόμηση ενός σπιτιού. Ξέρουμε ότι η Κωνσταντινούπολη αριθμούσε 20 ή 21 μεγάλα δημόσια αρτοποιεία για τις διανομές στους δικαιούχους (*δημόται*, που περίμεναν συγκεντρωμένοι σε κερκίδες (*gradus*, *ερκάναι*), ενώ 114 με 120 μικρότερα ιδιωτικά αρτοποιεία κάλυπταν τις ανάγκες του υπόλοιπου πληθυσμού.

Ούτως ή άλλως, δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η Κωνσταντινούπολη δεν θα ήταν σε θέση κατά τον 6ο αιώνα να θρέψει τον πληθυσμό της, αν στηριζόταν στην κοντινή της ενδοχώρα ή έστω στη Θράκη και τις πεδιάδες του Δούναβη. Η Αίγυπτος με 8 εκατομμύρια αρτάβες (36 εκατομμύρια μόδιοι) και κατά δεύτερο λόγο η Αφρική είναι οι βασικοί προμηθευτές της πρωτεύουσας. Αν κάποια από τις δύο σταματήσει τις αποστολές, όπως η Αφρική το 608 ή η Αίγυπτος το 619, τότε ενδέχεται να ενσκήψει λιμός. Η Σικελία μπορούσε να έχει κάποιο ρόλο, όπως υποδεικνύει η αίτηση για βοήθεια από τον έπαρχο του Ιλλυρικού, προτού ο άγιος Δημήτριος με τη θαυματουργή παρέμβαση του να εκτρέψει τα πλοία που έρχονταν από τη Χίο. Για τη μεταφορά της πολιτικής ανώνυμης ήταν υπεύθυνο, μέχρι την εποχή του

Ιουστινιανού, ένα σωματείο αλληλοβοήθειας ειδικών λειτουργών, οι *navicularii*, απαλλαγμένοι από έγγειους φόρους στις περιοχές που επιβαρύνονταν με έξοδα μεταφοράς αλλά και από την καταβολή των *vectigalia*, και έπειτα σε αμειβόμενους μεταφορείς που συμπλήρωναν και αυτοί το επίσημο φορτίο τους με άλλα εμπορεύματα.

{tab=Εμπόριο}

Παρά τον ρόλο που διαδραμάτιζαν αυτές οι επιχορηγήσεις, το μεγαλεμπόριο δεν είναι ούτε "κρατικοποιημένο" ούτε βρίσκεται στα χέρια όσων ασχολούνταν με τις μεγάλες ιδιοκτησίες. Οι νόμοι, που στόχο έχουν ουσιαστικά να ρυθμίζουν τα ζητήματα της ανώνυμης, υποδεικνύουν και αυτοί έμμεσα πόσο ζωντανό ήταν το ιδιωτικό εμπόριο. Οι *negotiatores*, στους οποίους το κράτος αναθέτει όχι μόνον να παρέχουν τις συνωνές (*coemptiones*) αλλά και να φροντίζουν τη μεταφορά τους, δραστηριοποιούνται επίσης ιδιωτικά.

Ανταλλαγές μικρότερης κλίμακας γίνονται σε αγορές και πανηγύρια, όπως της Άμιδας ή της Ίμμας (Γενί-Σεχίρ) στην Αντιοχηνή. Οι βίοι αγίων και οι πάπυροι μαρτυρούν αυτές τις δραστηριότητες, ενώ το Ταλμουδ μαρτυρεί τις δραστηριότητες πλανόδιων εμπόρων. Οι επιγραφές, οι οποίες κράτησαν τα ίχνη για τέλη που εισπράττονταν σε είδος ή σε χρήμα επί του εσωτερικού εμπορίου, απαριθμούν μεγάλη ποικιλία προϊόντων. Τα έσοδα από αυτά τα *vectigalia* και τα τελωνεία δεν μας είναι σαφώς γνωστά, αλλά νύξεις της νομοθεσίας δείχνουν πως το κράτος αντλούσε από αυτά τα εμπορικά δικαιώματα καθώς και από τα δικαιώματα επί της σφράγισης των παπύρων περισσότερο από όσο νομίζουμε.

Ο κατάλογος δημοτικών δασμών της Αναζάρβου απαριθμεί στο γύρισμα του 5ου αιώνα τα ακόλουθα προϊόντα: κρόκο (*ζαφορά*), γάρο, σκοινιά, νεροκολοκύθες (*χουζία*), μάραθο (*καρφίον*), σκόρδο, τηγανητά ψάρια, κρασί, αλάτι, μοσχεύματα, ακατέργαστο μετάξι, κασσίτερο, μόλυβδο, δούλους, βοοειδή, "χαρούπια" (λαχανικά με λουβί γενικά;) επί των οποίων εισπράττονται τέλη εκφρασμένα σε καράτια και χάλκινα νομίσματα. Η επιγραφή του Κάλιαρι, μεταξύ 582 και 602, αναφέρει φοινικόφυλλα (*σπάρτα*), πρόβατα, σφάγια, λαχανικά (*olera*), "θερινά προϊόντα" (*extibalia*), κρασί, σιτάρι και "πουλιά" (*abis*), επί των οποίων καταβάλλονται τέλη σε είδος και σε ορισμένες περιπτώσεις σε χρήμα, ανάλογα με την αξία τους.

## Εμπορευματοποίηση και ανταλλαγές

Συντάχθηκε απο τον/την Administrator

Πέμπτη, 08 Ιανουάριος 2009 21:56 - Τελευταία Ενημέρωση Παρασκευή, 09 Ιανουάριος 2009 10:37

---

{/tabs}