

## СОЦИАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДОРОЖНОГО ЗАКОНА ГАЯ ГРАКХА (II ВЕК ДО Н. Э.)

В статье проводится анализ содержания и цели Дорожного закона Гая Гракха. В частности, выявляется значительная социальная роль этого закона. На основании сопоставительного анализа ряда эпиграфических и литературных источников реконструируются картина создания специальных «придорожных поселений», правовой статус их жителей, а также место этих мер внутри комплекса социальных реформ Гая Гракха.

*Ключевые слова:* реформы Гая Гракха, Дорожный закон, Поздняя Римская республика, социальная история.

Содержание, обстоятельства проведения и цели Дорожного закона Гая Гракха (*lex viaria*) до сих пор оставались малоосвоенной темой в рамках исследований по истории гракханских реформ. Мы рассматриваем этот закон в качестве неотъемлемой составляющей части комплекса *социальных* законов Гая Гракха. В таком контексте основное внимание при анализе Дорожного закона обращено на его социальные аспекты, а сам закон рассматривается в неразрывной связи с остальными законами из указанного комплекса, в первую очередь с аграрным (*lex agraria*)<sup>1</sup>.

Колонии, выведенные Гаем Гракхом по аграрному закону, обладали большим экономическим потенциалом в силу особенностей состава колонистов. Колонии предназначались для торгового освоения прилегающих территорий и не играли сколько-нибудь значительной военно-стратегической роли. Комплексный подход – а именно таким, по нашему мнению, был подход, воплотившийся в программе социальных реформ Гая Гракха – требовал создания еще одного очень важного элемента, который бы позволил новым колониям

успешно развиваться и торговать – дорожной сети.

Деятельность Гая Гракха по выведению колоний, безусловно, может считаться важным эпизодом в истории римской колонизации и консолидации территорий Италии под властью *civitas*. Итальянский историк Д. Черра раскрывает общую логику экономического и политического развития «придорожных» территорий на примере Постумиевой дороги в Лигурии. По его мнению, этот процесс можно разделить на два этапа «консолидации и романизации», которые прослеживаются в Древнем Риме во все эпохи и при любых условиях колонизации.

Первый, непосредственно связанный с завершением завоевания, следует сразу за ним: это этап закрепления за собой территории, который включает строительство дорог, вывод колоний, создание деревенских округов и провинциальных центров (*vici* и *fora*), поселение колонистов. Второй этап наступает только после того, как «консолидация» достигнет необходимой степени: некоторые пункты получают городской статус, а их население – гражданские права (для Постумиевой дороги это – Либарна,

---

<sup>1</sup> Анализ остальных законов см.: [Тельминов, 2009. С. 203–215].

Тортон), расширяется сеть дорог и т. д. [Cera, 2000. P. 147]. Таким образом, строительство дорог было необходимой частью процесса римской колонизации любой территории<sup>2</sup>.

Новые дороги требовались, чтобы создать благоприятные условия для гракханских новопоселенцев и колонистов там, где участки общественного поля, на которых они были помещены, располагались далеко от существующих путей сообщения. Но этим не исчерпывалось их значение: дороги также служили интересам остального населения территорий, через которые пролегали. Из-за плохих дорог крестьяне не имели возможности доставить свои продукты на рынки, поэтому во многих районах Италии сохранялась устойчивая традиция ведения натурального хозяйства [Ферреро, 1997. С. 27].

Аграрное законодательство Гая Гракха, направленное на поддержку сельского хозяйства, было, таким образом, дополнено необходимой составляющей – обширной программой строительства дорог.

Наиболее красноречивым свидетельством того, что Гаем Гракхом была проведена обширная программа дорожного строительства, являются статьи закона Тория о так называемых «придорожных сельских жителях и арендаторах дорог»<sup>3</sup>. Эти категории населения были обязаны поддерживать дороги в исправном состоянии, они также предоставляли свои земельные участки в случае реконструкции или замены дорожно-полотна<sup>4</sup>.

Описанию статуса владений «придорожных арендаторов» предшествуют статьи, объявляющие участки римских граждан на общественном поле, «предоставленные по закону Г. Семпрония, сына Тиберия»<sup>5</sup>, их частной собственностью. В последующих статьях имело место признание прав собственности на любые участки из состава «общественного поля» (*ager publicus*) вели-

чиной не более 30 югеров, «оккупированные»<sup>6</sup> в 133–111 гг.<sup>7</sup> И в конце этого блока статей законодатель провозглашал принцип «равных возможностей» для всех скотоводов, пасущих свой скот на «поле для совместного выпаса»<sup>8</sup>. Таким образом, в статьях 8–14 приводилось исчерпывающее описание правовых перемен, произошедших со всеми участками, которые располагались на «общественном поле в [133 г.]». Все они стали частной собственностью, за исключением, во-первых, участков «придорожных поселенцев», которые и в 111 г. продолжали (со времен Гая Гракха) считаться наследственными арендаторами, чье владение обусловлено государственной повинностью, и, во-вторых, полей для совместного выпаса скота.

Итак, законодатель считал необходимым в одном ряду с наиболее крупными и универсальными категориями владельцев<sup>9</sup> упомянуть также и специфичную категорию держателей «*viasies vicaneis*». Причина, по которой законодатель 111 г. описал все эти четыре категории держателей и владений «одним блоком», видимо, состояла не только в различии статуса частных участков и участков «арендаторов дорог» и стремлении подчеркнуть это различие. В самом деле, некоторые другие категории владений, которые не становились частной собственностью (например, «земли третьей доли»<sup>10</sup>), описывались в других местах закона Тория.

Мы полагаем, что законодатель упомянул «придорожных арендаторов» наряду с важнейшими категориями держателей и владений потому, что эта категория держателей была довольно широко распространена и продолжала играть важную роль даже спустя десяток лет после прекращения гракханских реформ. О ее высоком значении говорит также то, что по закону Тория процедура отбора будущих поселенцев, которые будут подсаляться в гракханские посел-

<sup>2</sup> По этому поводу немецкий автор Ф. Хинрикс замечает: «Дорожное строительство в Италии представлялось в Риме исключительно важной задачей, ко времени начала реформ Гракхов было построено уже 13 дорог. В 9 случаях строили консулы, один раз – претор и один раз – цензор...» [Hinrichs, 1969. S. 254].

<sup>3</sup> *Lex agraria a. DCXLIII A.U.C.* («Аграрный закон 111 г. до н. э.») CIL I, No. 200, 585 (здесь и далее: *Lex agr.*) [Ius Antiquum..., 2006. С. 224–273. Ст. 11–13].

<sup>4</sup> *Cat., De agri cult.* 2, 4.

<sup>5</sup> *Lex agr.*, 8–10.

<sup>6</sup> Незаконно занятые под пастбища или обработку.

<sup>7</sup> *Lex agr.*, 13–14.

<sup>8</sup> *Ibid.*, 14–15.

<sup>9</sup> Гракханские новопоселенцы и колонисты; «старые владельцы», получившие новый участок взамен конфискованных имений (ст. 8–10 *lex agr.*); поссессоры участков общественного поля, захватившие в 133–111 г. не более 30 югеров (ст. 13–14 *lex agr.*); крестьяне, выпасающие скот на *agri compascui*.

<sup>10</sup> *Lex agr.*, 31.

ки, возлагается на сенат<sup>11</sup>, т. е. эта категория держателей к 111 г. не просто не изжила себя, но и динамично развивалась, раз ее курировал высший орган Республики. Все это говорит о большой важности «придорожных поселений», а значит, и дорог, вдоль которых эти поселения создавались. И хотя не все поселения придорожных арендаторов обязательно располагались вдоль дорог, построенных на основании Дорожного закона Гая Гракха<sup>12</sup>, большинство их, видимо, связано появлением этому закону<sup>13</sup>.

Самую обширную группу поселений придорожных арендаторов – вдоль только еще строящейся Фульвиевой дороги в Цизальпинской Лигурии (Форум Вибия, Полленция, Потенция, Индустрия, Форум Фульвия) – мы в полной мере относим к аграрно-дорожному законодательству Гая Гракха по следующим причинам.

Во-первых, консул Фульвий Флакк, который строил эту дорогу в 125–124 гг., во всем следовал принципам и установкам гракханской программы<sup>14</sup>. Эта программа в общих чертах сложилась еще в 129–123 гг., когда Г. Гракх еще не был трибуном, но уже занимал должность в составе комиссии аграрных триумвиров. Фульвий Флакк, верный помощник реформатора, действовал в Цизальпинской Лигурии в рамках Дорожной программы Г. Гракха и, вероятно, по его прямому поручению. Дорогу, построенную Фульвием Флакком, можно считать, по сути, «гракханской». Во-вторых, появившиеся

в 124 г. поселения на Фульвиевой дороге были выведены в полном соответствии с аграрным законодательством Гая Гракха<sup>15</sup>.

Кроме закона Тория, о серьезном значении Дорожного закона Гая Гракха свидетельствуют Аппиан и Плутарх. Аппиан говорит о большой протяженности дорог Гая Гракха<sup>16</sup>. Плутарх сообщает, что «больше всего заботы [Гай Гракх] вкладывал в строительство дорог, имея в виду не только пользу, но и удобства, и красоту <...>. Кроме того, Гай измерил каждую дорогу, от начала до конца, по милям и отметил расстояние каменными столбами»<sup>17</sup>.

При проведении дорог в рамках гракханского *lex viaria* производилось также наделение «придорожных сельских жителей и арендаторов дорог» (*viasieis vicaneis*) земельными участками. И, хотя наделением этого типа активно занимался Гай Гракх, не он первый их изобрел. Еще Катон Старший упоминает о поселениях придорожных арендаторов<sup>18</sup>. Надпись из Поллы свидетельствует о том, что подобные наделения производились еще в 133 г. (консулом Поппилием Ленатом или претором Титом Аннием)<sup>19</sup>. Однако тогда участками наделались только римские граждане<sup>20</sup>. Гай Гракх

<sup>15</sup> «Quei ager publicus populi Romani in terram Italianam P. Muucio L. Calpurnio cos. fuit... quod eius III virei a(greis) d(andeis) a(dsignandeis) viasie]s vicaneis, quei in terra Italia sunt, dederunt adsignaverunt reliquerunt» (Lex agr., 11).

<sup>16</sup> «Ὁ δὲ Γράκχος καὶ ὁδοὺς ἔτεμνεν ἀνὰ τὴν Ἰταλίαν μακράς» (App. B.C. I, 23).

<sup>17</sup> «Ἐσπούδασε δὲ μάλιστα περὶ τὴν ὁδοποιίαν, τῆς τε χρείας ἅμα καὶ τοῦ πρὸς χάριν καὶ κάλλος ἐπιμεληθεῖς. πρὸς δὲ τοῦτοις διαμετρήσας κατὰ μίλιον ὁδὸν πᾶσαν τὸ δὲ μίλιον ὀκτῶ σταδίων ὀλίγον ἀποδεῖν, κίονας λιθίνους σημεῖα τοῦ μέτρου κατέστησεν. ἄλλους δὲ λίθους ἔλαττον ἀπέχοντας ἀλλήλων ἐκατέρωθεν τῆς ὁδοῦ διέθηκεν, ὡς εἶη ῥαδίως τοῖς ἴππους ἔχουσιν ἐπιβαίνειν ἀπ' αὐτῶν ἀναβολέως μὴ δεομένοις». (Plut. Gracchi. 28).

<sup>18</sup> Cat., De agri cult. 2, 4.

<sup>19</sup> «Viam feci ab Regio ad Capuam... Et eidem praetor... primus feci ut de agro poplico aratoribus cederent paastores. Forum aedisque poplicas heic feci» (I.L.S. 23. Цит. по: [Greenidge, Clay, 1986. P. 3]). «Идея строительства придорожных поселений впервые пришла противникам Гракха, но была успешно скопирована Фульвием Флакком» [Bringmann, 2007]. См. также: <http://books.google.com>. p. 163

<sup>20</sup> По линии прохождения дороги были земли, уступленные луканцами и бруттийцами в римский фонд общественной земли. В силу этого, а также судя по формулировке фразы из надписи, участки переда-

<sup>11</sup> «Quei ager locus aedificium ei, quem in [vi]asieis vicanisve ex s(enatus) c(onsulto) esse oportet oportebitve» (Lex agr., 12).

<sup>12</sup> Поселения придорожных арендаторов могли создаваться и вдоль уже существующих дорог. К примеру, таким был Форум Семпрония на построенной еще до Гракха Фламиниевой дороге в Умбрии [Мякин, 2009. С. 3].

<sup>13</sup> При постройке новой дороги было гораздо легче выделить новые участки, так как строители дорог наделались особыми полномочиями. Кроме того, скорее поселения арендаторов были побочным следствием (и способом поддержания в исправном состоянии в будущем) новых построенных дорог, чем наоборот.

<sup>14</sup> Мольтхаген показал в своем труде [Molthagen, 1973. S. 435–436], что вопреки мнению Каркопино, вне зависимости от смены «председателя» комиссии политика каждого из ее членов оставалась одной и той же, согласованной друг с другом и с общим планом реформ. Все действовали по единому плану, составленному, очевидно, Гаем Гракхом. Таким образом, деятельность Фульвия Флакка в Цизальпинской Галлии может в такой же степени считаться «гракханской».

же передавал участки в придорожных поселениях и гражданам, и негражданам. Этим он, несомненно, превзошел своего предшественника на поприще строительства придорожных поселений, который в 133 г. похвалялся, что «первый сделал так, что с общественного поля пастухи ушли ради пахарей».

В полную силу эти наделения развернулись именно при Гае Гракхе. Это стало возможным благодаря обширной программе дорожного строительства. Как уже отмечалось выше, она, во-первых, создавала благоприятные условия для освоения территорий вдоль строящихся дорог: эти участки и отдавались «придорожным арендаторам». Во-вторых, благодаря ей появлялась и сама необходимость в подобных поселениях. Кроме того, аграрная комиссия Гая Гракха в принципе стремилась расселять нуждающихся в земле крестьян всеми доступными способами<sup>21</sup>. Одновременное действие всех этих факторов позволило Г. Гракху основать множество поселений придорожных арендаторов.

Именно об этих поселениях, выведенных в рамках Дорожного закона Гая Гракха<sup>22</sup>, сказано в законе Тория<sup>23</sup>. В результате анализа этих статей мы приходим к следующим выводам относительно состава и статуса гракханских придорожных арендаторов.

---

вались только римским гражданам. См.: [Hinrichs, 1969. S. 255].

<sup>21</sup> А во время строительства новых дорог это было легче всего сделать, так как судебная власть члена комиссии (Фульвия Флакка) дополнялась империем командующего.

<sup>22</sup> Их можно в равной степени считать фактом аграрного законодательства, ведь поселения придорожных арендаторов располагались на общественном поле. Но из-за того, что появление этой категория держателей тесно связано именно со строительством дорог и им было вызвано, мы склонны рассматривать ее в рамках Дорожного законодательства.

<sup>23</sup> «Quei ager publicus populi Romanei in terram Italiam P. Muucio L. Calpurnio cos. fuit... quod eius III virei a(greis) d(andeis) a(dsignandeis) viasie]s vicaneis, quei in terra Italia sunt, dederunt adsignaverunt reliquerunt: neiquis facito quo minus ei oetantur fruantur habeant po[ssideantque, quod eius possessor... agrum locum aedificijum non abalienaverit extra eum a[grum... extra]que eum agrum, quem ex h. l. venire dari reddive oportebit. Quei ager locus aedificium ei, quem in [vi]asieis vicaneisve ex s(enatus) c(onsulto) esse oportet oportebitve, [ita datus adsignatus relictusve est eritve... quo magis is ag]er locus aedificium privatus siet, quove mag[is] censor, quei quomque A. 13. erit, eum agrum locum in censum referat... quove magis is ager locus aliter, atque u]l[te]i est, siet, ex h. l. n(ihilum) r(ogato)» (Lex agr., 11–13).

Придорожными поселенцами могли быть в том числе италийцы. На это указывает выражение «viasie]s vicaneis, quei in terra Italia sunt» (проживающие в Италии)<sup>24</sup>. В статьях не сказано ни о каком ограничении по составу поселенцев, нет указания на то, что только римский гражданин имел право арендовать придорожный участок. В этом состоит важное отличие Дорожного закона Гая Гракха от предыдущей практики предоставления участков придорожным арендаторам. В 132 г. Консул Попилий, как уже говорилось, выделял придорожные участки вдоль своей дороги и строил форум исключительно для римских граждан. Гай Гракх же открыл эту возможность для всех, включая италийских союзников, что в очередной раз указывает на широту его политических взглядов и дальновидность.

Жителям придорожных поселений запрещалось уступать свои участки другим лицам<sup>25</sup>. На арендаторов, таким образом, была возложена повинность бесценно жить в этих поселениях и ремонтировать дороги без права продажи участка.

Что касается клаузулы «исключая то [поле], а также <...> то поле, которое на основании этого закона надлежит будет продать, отдать или возратить»<sup>26</sup>, то ее можно интерпретировать различным образом<sup>27</sup>. Ряд дополнительных вопросов, возникающих в связи с интерпретацией положений этих статей закона Тория, также трудны для разрешения<sup>28</sup>.

---

<sup>24</sup> Маловероятно, чтобы здесь имелись в виду проживающие в Италии римские или латинские граждане. Если бы законодатель имел в виду их, он бы прямо назвал их гражданское состояние, как, например, в Lex agr., 3, 15.

<sup>25</sup> «Neiquis facito quo minus ei oetantur fruantur habeant po[ssideantque, quod eius possessor... agrum locum aedificij] um non abalienaverit» (Lex agr., 11).

<sup>26</sup> «extra eum a[grum... extra]que eum agrum, quem ex h. l. venire dari reddive oportebit» (Lex agr., 12).

<sup>27</sup> С одной стороны, эта формула может означать обязанность предоставления земельных участков в случае реконструкции или замены дорожного полотна. С другой – она может указывать на возможность судебного преследования тех придорожных арендаторов, кто между 124 и 111 г. передал участок или продал его, несмотря на запрет гракханского Дорожного закона.

<sup>28</sup> Наделялись ли землей арендаторы только гракханских дорог, или в независимости от того, были ли эти дороги гракханскими? Почему и в дальнейшем эти поля объявляются не подпадающими под понятие частной собственности? Почему законодателю так

В результате анализа статей закона Тория, посвященных гракханским придорожным арендаторам, мы приходим к выводу, что Дорожный закон Гая Гракха не просто применялся, но применялся успешно. Вдоль гракханских дорог было построено много поселений арендаторов (иначе закон Тория не отводил бы столько внимания проблеме определения статуса этой категории земельных держателей). Более того, судя по тому, что еще в 111 г. законодатель на общегосударственном уровне интересовался такими вопросами, а надзор за составом поселенцев вверял сенату, дороги Гракха сохраняли важное значение для Рима. И если смысл, по крайней мере, части этих дорог был в обеспечении гракханских же колоний, то тот факт, что судьба поселенцев, ответственных за их исправность, продолжала учитываться в законе Тория, говорит об успешности колонизационных начинаний Г. Гракха. Его колонии развивались, а дороги не пришли в запустение.

Если в случае с Аграрным законодательством Гая Гракха очевидна социальная роль (наделение участками в колониях нуждающихся в земле крестьян), то в отношении Дорожного закона этот социальный смысл еще необходимо раскрыть. Мы включили этот закон в число *социальных* законов Гая Гракха по следующим причинам: во-первых, строительство дорог не преследовало военно-стратегических целей и было направлено на улучшение инфраструктуры и условий экономической жизни населения в различных областях Италии. Во-вторых, закон поддерживал и обеспечивал собой Аграрное законодательство Гая Гракха: строительство дорог позволило новым колониям получить доступ на рынок, благодаря ему получила бурное развитие возникшая, вероятно, еще во времена Катона новая категория держателей. В предыдущем разделе мы показали, что благодаря Дорожному закону Гая Гракха возник ряд придорожных поселений, в которых право занимать участки получали как римские граждане, так и италийцы. Очевидно, что в таких участках были заинтересованы в первую очередь беднейшие крестьяне, не имеющие собственной земли. Дорожный закон Гая Гракха дал им возможность арендовать придорож-

ный участок. Это, несомненно, придает данному закону большой социальный смысл.

Помимо всего прочего, Дорожный закон можно рассматривать как социальный и потому, что благодаря ему повысилось благосостояние довольно обширной группы людей, участвующих в откупах. Анализируя систему государственных откупов в Древнем Риме конца II в. до н. э., Л. Кофанов пришел к выводу, что выгоды от дорожного строительства могли извлекать не только крупные публиканы, но и масса простого народа [Кофанов, 2006]. На эту мысль его натолкнуло рассуждение Полибия о публичном характере государственных откупов в Риме<sup>29</sup>. По мнению Л. Л. Кофанова, Полибий дал верную оценку системе публичных откупов в Риме и почти весь римский народ так или иначе был причастен к управлению публичной собственностью и извлекал из нее доход.

Некоторые сведения о составе рабочих, непосредственно занятых на постройке дорог в изучаемую эпоху, сообщает источник о проведении общественных работ по сооружению *via Caecilia*<sup>30</sup>. В этом источнике наблюдаются лексические переключки с «*Sententia Minuciorum*» (об этом источнике будет сказано ниже), так что он, скорее всего, происходит из эпохи, близкой к гракханской<sup>31</sup>. Авторы исследования, посвящен-

<sup>29</sup> «В равной мере и народ находится в зависимости от сената и обязан сообразовываться с ним в делах государства и частных лиц. В самом деле, многие работы по всей Италии, перечислить которые было бы нелегко, по управлению и сооружению общественных зданий, а также многие реки, гавани, сады, прииски, земли, короче все, что находится во власти римлян, отдается цензорами на откуп. Все поименованное здесь находится в ведении народа, и, можно сказать, почти все граждане причастны к откупам и к получаемым через них выгодам. Так, одни за плату сами принимают что-либо от цензоров на откуп, другие идут в товарищи к ним, третьи являются поручителями за откупщиков, четвертые несут за них в государственную казну свое состояние» (цит. по: [Кофанов, 2006]).

<sup>30</sup> CIL VI, No. 40904a (Epigraphik Datenbank Clausii / Slaby). [http://upmf-grenoble.fr/Haiti/Cours/Ak/Negotia/Opera\\_publica\\_CIL.htm](http://upmf-grenoble.fr/Haiti/Cours/Ak/Negotia/Opera_publica_CIL.htm). Документ озаглавлен словами «OPERA PUBLICA IN VIA CAECILIA LOCANTUR» и датируется 105–79 гг.

<sup>31</sup> К примеру, слово *Apeninum*, как и в «Решении Минуциев», употреблено в нарицательном значении: «et per Ap]peninum muunien[da] est» (и проложена по хребту). Ср. в «Решении»: «inde sursum iugo recto in montem Apeninum, quei vocatur Boplo» (CIL I, № 584. [www.upmf-grenoble.fr/Haiti/Cours/Ak/Negotia...](http://www.upmf-grenoble.fr/Haiti/Cours/Ak/Negotia...) строка 18).

важно подтвердить их статус, закрепленный еще Гаем?

ного подобным общественным работам в Древнем Риме, отмечают, что в этом источнике сказано о выплате государством стоимости работ не только публиканам, но и рабочим, в форме жалованья. Это были, таким образом, в целом свободные люди, однако находящиеся в зависимости от публиканов [De Robertis, Nörr, 1979. P. 107]. Авторы приводят и другие подобные примеры из практики Рима II в.

Мы полагаем, что на строительстве гракханских дорог труд рабочих мог привлекаться на тех же основаниях. Колонии Гая Гракха строились в основном на территориях, конфискованных в римский общественный фонд. Население таких территорий было лишено ряда прав, в частности права собственности на землю. Если дорожное строительство было в основном связано с выведением этих колоний, то, значит, дороги также располагались на этих конфискованных землях. Там было сосредоточено много полусвободного и неполноправного крестьянства. А так как на имениях богачей, конфискованных аграрной комиссией, скорее всего были прекращены все работы, то тем самым высвобождалась обширная группа крестьян-колонов. Они нуждались в заработке, а строительство новых дорог предоставляло возможность его получения в форме жалованья.

Таким образом, аграрная комиссия или же сам Гай Гракх от имени государства нанимали коллегии откупщиков, которые использовали труд *dedititii* или других полузависимых крестьян. У Плутарха, например, есть место, где он в связи с социальными законами Гая Гракха (в том числе Дорожным) сообщает, что «народ был восхищен, видя его постоянно окруженным подрядчиками, мастеровыми, послами, должностными лицами, воинами, учеными»<sup>32</sup>. Плутарх сообщает также о беспрецедентном качестве гракханских дорог, о том, что при их постройке учитывалась не только «польза, но и удобство, и красота»<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> «οἱ δὲ πολλοὶ καὶ τὴν ὄψιν αὐτὴν ἐθαύμαζον, ἐξηρτημένον ὁρῶντες αὐτοῦ πλῆθος ἐργολάβων, τεχνιτῶν, πρεσβευτῶν, ἀρχόντων, στρατιωτῶν, φιλόλογων» (Plut. Gracchi. 27).

<sup>33</sup> «εὐθεῖται γὰρ ἦγοντο διὰ τῶν χωρίων ἀτρεμεῖς, καὶ τὸ μὲν ἐστὸρνυτο πέτρα ξεστή, τὸ δ' ἄμμου χῶμασι νακτῆς ἐπυκνοῦτο. πιμπλαμένων δὲ τῶν κοίλων, καὶ ζευγνυμένων γεφύραις ὅσα χεῖμαρροι διέκοπτον ἢ φάραγγες, ὕψος τε τῶν

Несомненно, возведение подобных дорог потребовало огромных усилий большого количества людей, что подтверждается сообщением Аппиана<sup>34</sup>. Можно с уверенностью заключить, что общественные работы в рамках Дорожного закона Гая Гракха – а значит, и социальная польза – были весьма ощутимыми.

Таким образом, Дорожный закон Гая Гракха теснейшим образом связан с его Аграрным законом. Он предусматривал, во-первых, строительство обширной дорожной сети, включая, например, такие протяженные дороги, как *via Fulvia*. Во-вторых, размещение на участках общественного поля специальных поселений «придорожных арендаторов», обслуживающих строительство и дальнейший ремонт дорог. «Придорожные арендаторы» не могли продавать или передавать свои участки другим лицам, т. е. были прикреплены к государственной функции. Выведение столь большого числа поселений, безусловно, помогло снизить давление избыточного населения в Италии. Предоставление наделов в этих поселениях не только римским гражданам, но и италикам было серьезным шагом вперед на пути к консолидации отдельных частей полисного государства в имперское. Этот тип поселений был актуален еще даже 10 лет спустя, что говорит о его серьезном значении.

Имел место беспрецедентный объем работ, связанный с обустройством дорожных трасс. На всем своем протяжении эти дороги также снабжались милевыми камнями. В таком количестве их расстановку впервые осуществил именно Гай Гракх. Размах строительства повлек за собой необходимость найма большого числа рабочих, что, безусловно, помогало местному населению справляться с кризисом.

Дорожный закон привел к усилению римского экономического присутствия в Италии (в том числе в виде «поселений придорожных арендаторов») и ускорению экономического развития Рима и Италии.

ἐκατέρωθεν ἴσον καὶ παράλληλον λαμβανόντων, ὁμαλὴν καὶ καλὴν ὄψιν εἶχε δι' ὅλου τὸ ἔργον» (Plut. Gracchi. 28).

<sup>34</sup> «Ὁ δὲ Γράκχος καὶ ὁδοὺς ἔτεμνεν ἀνὰ τὴν Ἰταλίαν μακράς, πλῆθος ἐργολάβων καὶ χειροτεχνῶν ὑφ' ἑαυτῷ ποιούμενος, ἐτοίμων ἐς ὅτι κελεύοι» (App. B.C. I, 23).

### Список литературы

*Кофанов Л. Л.* Государственные контракты в римском республиканском публичном праве // Древнее право. *Ius antiquum*. М.: Спарк, 2006, № 2 (18). С. 44–72.

*Мякин Т. Г.* Гракхи и народ. Статья вторая // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Серия: История, филология. 2009. Т. 9, вып. 1: История. С. 10–18.

*Тельминов В. Г.* Реконструкция статей военного закона Г. С. Гракха с применением методов микротекстуального анализа // Исторический ежегодник. Новосибирск: Рипэл, 2009.

*Ферреро Г.* Величие и падение Рима: В 2 кн. СПб.: Наука; Ювента, 1997. Кн. 1, т. 1. 476 с.

*Bringmann K.* A History of the Roman Republic. Cambridge: Polity Press, 2007. 358 p.

*Cera Gi.* La via Postumia da Genova a Cremona. Roma, 2000. 190 p.

*Greenidge A. H. J., Clay M.* Sources for Roman History 133–70 B.C., 2<sup>d</sup> ed. rev. E. W. Gray. Oxford: Clarendon, 1986. xii + 324 p.

*Hinrichs F.* Nochmals zur Inschrift von Polla // *Historia*. Wiesbaden, 1969. Bd. 18.

*Ius Antiquum* (Древнее право) / Предисл., лат. текст, критич. аппарат О. Сакки; рус. пер. и примеч. Т. Г. Мякина. М., 2006. № 1 (17).

*Molthagen J.* Durchführung der gracchischen Agrarreform // *Historia*. Wiesbaden, 1973. Bd. 22. № 3. S. 423–456.

*De Robertis F. M., Nörr D.* Lavoro e lavoratori nel mondo romano. Roma, 1979. 436 p.

*Материал поступил в редколлегию 30.09.2010*

V. G. Telminov

#### SOCIAL SIGNIFICANCE OF THE ROAD LAW OF GAIUS GRACCHUS (II CENTURY B.C.)

The article carries out analysis of contents and ends of the Gaius Gracchus Road Law. Particularly, the author shows that this law played a substantial social role in Rome. By means of comparative interpretation of a number of epigraphic and literary sources in the article is reconstructed the pattern of making of special «road villages», the legal status of its inhabitants and the place of all these measures inside the social reform package of Gaius Gracchus.

*Keywords:* reforms of Gaius Gracchus, The Road Law, The Late Roman Republic, Social History.