

**TRADE RELATIONS IN THE EASTERN MEDITERRANEAN AND THE POSTURE
OF THE TOMIS FORTRESS DURING THE CENTURIES I-III AD**

Monica-Luminița Lău Cozmei, PhD student, "Al. Ioan Cuza" University of Iași

***Abstract:** Having as basis for documentation the epigraphic information, for which we are grateful to historical researchers, we set the role and the place of the fortress of Tomis in the ancient world (I-III centuries AD). The factors which contributed to the development of the fortress and led to its progress in the Left Pontus are: the geographical position and its exit to the sea, the trading connections with the other towns bordering the Black Sea, but also the establishment of merchants, traders, and veterans in these realms. The symbiosis achieved between the trade on land and the trade on sea is a feature noteworthy for the interest of the researcher of the past and present. The transport was done in both ways: the goods were leaving the port of Tomis and were coming back from other lands. The ground transportation established the route and provided the supplies to the center of the empire. In this way, Tomis will gain a leadership status among the Pontic fortresses and the seat of the governor. The epigraphic, archeological, literary, historical and numismatic testimonies represent the subject of this PhD thesis.*

Keywords: Epigraphy, Temporal (Time) ascension, Merchant, Army, Circulation of Money

Conform documentației epigrafice, postura stabilă a cetății Tomis în cadrul „comunității pontice” este atribuită perioadei cuprinsă între prima jumătate a secolului II d. Chr și secolul III d. Chr.¹. Definitorii pentru statutul Tomisiului, pentru percepția acestei cetăți la nivel imperial și pentru dezvoltarea sa ulterioară, sunt măsurile care vin din partea Romei: stabilirea veteranilor², care vor avea un rol în dezvoltarea zonei, structurile administrative și emiterea și punerea în circulația unor emisiuni monetare proprii.

Această cetate cunoaște o ascensiune fulminantă în timpul dinastiei Antoninilor ai cărei împărați au urmat politica trasată de împăratul Traian, după victoria-i definitivă asupra dacilor. În acest context remarcăm dezvoltarea cultului imperial dovedit prin dedicațiile puse în timpul unor guvernatori imperiali care-și arătau astfel recunoștința lor: Q. Fabius

¹ Doruțiu-Boila, 1975, 152-157; Buzoianu, Bărbulescu 2007, 14; Mihailov 1979, 7-42; Bărbulescu 2007, 139-145.

² ISM II, 8; ISM II, 169; ISM II, 170.

Postuminus³, Quintus Roscius Quelius Murena, Pompeius Falco⁴. De asemenea, s-au găsit și numeroase dovezi iconografice, cum ar fi imaginea Trofeului de la Adamclisi redat pe monedele tomitane sau existența unor elemente atribuite artei sculpturale imperiale, din această categorie făcând parte baza unei statui dedicată împăratului Traian (?). Aceste mărturii epigrafice, arheologice, iconografice și numismatice, relevă că dominația romană a fost mai ușor acceptată în Dobrogea, față de teritoriul Daciei, dovedindu-se benefică pentru dezvoltarea întregii zone, dar mai ales a acestui important oraș.

După istoricul R. Vulpe, perioada domniei lui Antonius Pius (138-161 p. Chr.) este considerată „epoca celei mai exuberante activități constructive pe care a cunoscut-o antichitatea”⁵. Titulatura de „metropolă a Pontului Stâng” este atribuită domniei acestui ilustru împărat⁶, al cărui nume, împreună cu cel al lui Marcus Aurelius, apare pe un monument de marmură, datat în 160 d. Chr.⁷ (ISM II, 153). În contextul dezvoltării relațiilor comerciale, îndeosebi cu spațiul alexandrin, sunt invocate, tot în aceeași inscripție, o serie de divinități egiptene. Acest fapt probează constituirea la Tomis a unei asociații religioase, dar și profesionale, de negustori și armatori⁸. Așadar, în perioada mai sus menționată se desfășura o activitate comercială⁹, care, începută din timpul lui Antoninus Pius, va cunoaște o ascensiune și în timpul domniei lui Marcus Aurelius. Se pare că de numele acestui împărat¹⁰ se leagă o statuie de marmură, precum și o bază de statuie, la care se adaugă și doi stâlpi miliari. Numeroasele dovezi demonstrează grija manifestată de către autorități pentru starea și întreținerea drumurilor, fără de care comerțul și transportul pe uscat nu s-ar fi putut realiza. Descoperirea a doi stâlpi miliari, unul datat în 124 p. Chr., iar celălalt în 134 p. Chr.¹¹, atestă această preocupare atentă venită din partea guvernatorilor. Primul ne demonstrează că uneori inspecția drumurilor era făcută chiar de către împărat, cum a fost cazul împăratului Hadrian¹². Alți miliari sunt prezenți atât de-a lungul *limes*-ului dunărean, cât și de-a lungul *limes*-ului maritim, evidențiind activitatea de întreținere a drumurilor în timpul guvernatorilor L. Minicius Natalis Quadronius Verus, Q. Fuficus Comotus și Titus Flavius Turbo¹³.

³ ISM II, 41 103 (103\105 p. Chr.).

⁴ ISM II, 43 (116\117 p. Chr.)

⁵ Vulpe, 1968, 149-150.

⁶ Bordenache 1965, 218-219, figura 5.

⁷ Buzoianu, Bărbulescu 2007, 17.

⁸ Ibidem, 17.

⁹ ISM II, 60.

¹⁰ ISM II, 63.

¹¹ Buzoianu, Bărbulescu 2011, 16.

¹² ISM II, 49; Vulpe, 1968, DID, II, 136; ISM II, 116; Bărbulescu, Câteia 1998, 121, 11-16.

¹³ ISM II, 56; Buzoianu, Bărbulescu, 2007, 16.

Măsurile de întreținere a căilor comerciale și de comunicații, prin amplasarea sau înlocuirea de *miliari*, sunt atestate și mai târziu, între 162-163 p. Chr.¹⁴. Invazia costobocilor va întrerupe inițiativele de acest gen în întreaga Dobrogea romană. Deși nu sunt dovezi clare că aceste invazii au afectat în mod direct Tomisul, totuși unele lucrări au fost sistate, poate și datorită unor probleme cu care se confrunta Imperiul, în special prin angajarea sa în diverse războaie.

Până la dinastia Severilor, cunoscută ca o perioadă de liniște și prosperitate, în Tomis se execută lucrări de reparații ale zidului de incintă¹⁵, așa cum atestă textul inscripției de pe altarul dedicat lui Apollo¹⁶, datat în 170 p.Ch., după trecerea costobocilor, precum și inscripția de pe un monument public¹⁷.

Acestei perioade de pace și stabilitate politică, marcată de o intensă reconstrucție, putem să-i atribuim și primele începuturi ale înălțării edificiului cu mozaic, dar și a unor construcții termale¹⁸. Perioada cuprinsă între domnia Marcus Aurelius și cea a lui Septimius Severus, este evidențiată de o serie de inscripții, dintre care se remarcă dedicațiile pentru împăratul Septimius Severus. Printre dedicatori se remarcă guvernatorul C. Ovinus Tertullus, a cărui nume apare pe două altare (195-196 d. Chr.)¹⁹ și doi stalpi miliari²⁰. De asemenea, se remarcă și dedicația făcută de o asociație religioasă a zeiței Cybela, Magna Mater²¹. Împărații Caracalla și Geta, precum și împărăteasa Iulia Domna, sunt menționați într-o inscripție dedicată de tomitani, în 211-212 d. Chr.²², precum și într-o inscripție din perioada 212-217 d. Chr.²³. Iulia Domna este menționată ca “mamă a taberelor” și *Augusta*²⁴. Conform opiniei lui Radu Vulpe, Caracalla nu este menționat în inscripții conform statutului și efortului său de a controla și securiza zona, ca urmare a unei vizite în provinciile dunărene, realizată în 214, fără dovezi clare că în drumul său spre Asia Mică ar fi poposit și în Dobrogea. Și mama lui Septimius Severus, Iulia Mamaea, este menționată într-o dedicație oferită de “sfatul și poporul prealucitei metropole al capitalei Pontului Stâng, Tomis”²⁵, ca semn de deosebită admirație pentru mama împăratului, constituind în același timp și un indiciu al dezvoltării

¹⁴ Buzoianu, Bărbulescu 2007, 17.

¹⁵ ISM II, 21, 22; Aricescu, București 1977, 155; Parvan, 1915, 431; ISM II, 21.

¹⁶ ISM II, 116.

¹⁷ Bărbulescu, Rădulescu 1994, 161-166;

¹⁸ *Ibide*, 18.

¹⁹ ISM II, 134, 136; Dorutiu-Boilă, ISM V, 93.

²⁰ Bărbulescu-Munteanu. Rădulescu, 1980, 140-146, nr.1-2;; Pontica 24 (1991), 123-126.

²¹ ISM II, 83; Pippidi, 230-231, 245, 246, 259; ISM II, 85

²² ISM II, 91;

²³ ISM II, 86;

²⁴ ISM II, 135

²⁵ Buzoianu, Bărbulescu, 2007, 19.

urbanistice și economice pe care o cunoaște orașul în această perioadă. Astfel, se remarcă guvernatorul C. Ovinus Tertullus (198-202 e. n.), cu ample lucrări de construcție. Promulgarea de către Caracalla a edictului, cunoscut sub numele de *Constitutio Antoniniana*, în 212 d. Chr., lege extrem de favorizantă pentru egalizarea socială a tuturor cetățenilor liberi, aceștia devenind cetățeni romani cu drepturi egale (fără deditici), este unul dintre actele benefice pentru Dobrogea romană.

Această explozie urbanistică pe care o cunoaște Tomisul nu s-ar fi putut realiza fără un amplu comerț maritim, care s-a dezvoltat pe baza legăturilor tradiționale cu centre din lumea pontică și mediteraneană, dar și cu dacii liberi sau diversele seminții ajunse în proximitatea litoralului nordic al Mării Negre.

Importanța cetății este relevată și în activitatea monetară, atelierele tomitane bătând monede și în perioadele dificile. Monedele sunt bătute până în sec. III d. Chr., iar în paralel, se poate constata o pătrundere a denarului imperial, fapt confirmat de descoperirea a 50 de piese de argint, datând din epoca lui Augustus, la Viile, în sud-vestul Dobrogei). În ceea ce privește comerțul mic, constatăm o utilizare pe scară largă a monedelor de bronz. Emisiunile monetare tomitane trec dincolo de granița urbană, pătrunzând în zona rurală a orașului, de-a lungul litoralului, până la Callatis. Moneda tomitană o întâlnim și în nordul Dobrogei, chiar dacă aici predomină moneda histriană, precum și în zona nord-pontică, în Peninsula Crimeea (Chersonnesus). Aria de răspandire reflectă prezența unui schimb economic intra-teritorial, în care orașul Tomis are o influență extrem de activă. Imaginea generală era cea a unui comerț viu, prin exploatarea la maxim a tuturor căilor de comunicații: maritime, fluviale și terestre. Cu acest prilej, a fost necesară și organizarea aparatului vamal, Dobrogea făcând parte din *portorium ripae Thraciae*, creat în 46 d.Chr., care, mai târziu, se va numi *publicumportorii illyrici utriusque*. În acest context, vămile erau arendate de *publicani* sau *conductores*, un exemplu fiind cel al lui T. Iulius Saturminus..., *conductor (portorii) Illyrici utriusque et Rhipae Thraciae*. Pe teritoriul Dobrogei, birouri vamale (*stationes*) existau la Tomis, Histria, Callatis și Capidava. Prezența unor beneficiari consulari la Troemis, Capidava și Altium arată și importanța pe care o aveau centrele de escală comercială și vamală de pe Dunăre.

Dezvoltarea economică a regiunii s-a datorat și creșterii fenomenului fiscal, în cadrul căruia un rol important era destinat perceperii și colectării impozitelor, care erau două categorii: pentru cetate (*tribute leviora*) și pentru visteria imperială (*tributum soli*), de strângerea lor ocupându-se funcționarii financiari (*procuratores*).

Activitatea economică costieră era în strânsă legătură cu cea terestră, din interiorul regiunii. Pe baza observațiilor făcute de Vasile Pârvan, stabilim existența a trei drumuri imperiale și a unei vaste rețele de drumuri laterale (*semitae*):

- a. Primul este drumul care urma linia Dunării: Durostorum- Sucidava-Altium-Sucidava-Axilopolis-Capidava-Carsium-Cius-Troesmis-Arrubium-Dinogetia-Noviodunum Aegyssus-Salsovia. Acest drum va cunoaște o mare importanță în sec II-III d. Chr., dar și în perioadele următoare;
- b. A doua rețea urma direcția nord-sud, de-a lungul litoralului maritim: Histria-Tomis-Stratonis (Turris?)- Callatis-Odessos- Apollonia- Messembria, iar de aici continua până la Bizanț. În zona de nord, acesta se intersecta cu primul drum;
- c. Rețeaua din centru pornea din sud, de la Marcianopolis (Devnia, Bulgaria), continua spre Abrittus (Razgrad, Bulgaria), apoi spre Tropaeum Traiani, Ulmetum, Libidia, de unde se ramifica, în trei direcții, spre Troesmis, Noviodunum și Aegyssus.

Toate aceste artere erau legate prin drumuri secundare. Între secolele I-III d. Chr., toți împărații vor avea în vedere întreținerea acestei vaste rețele de drumuri. În afara circulației mărfurilor și dezvoltării comerțului acestea sunt axe de circulație destinate trupelor militare, precum și civililor. Astfel, drumurile veneau în sprijinul acțiunilor militare, a proiectelor imperiale de romanizare a provinciei Moesia Inferior, constituind în același timp și un suport în activitatea economică, favorizând schimburile comerciale. În acest sens stau mărturie bornele militare din timpul împăratului Hadrian, precum și din timpul împăratului Antoninus Pius, în care sunt menționate în pași distanțele dintre diferitele puncte de reper. Menționăm și alți stâlpi miliari la Tomis, Callatis, Sinoe, 23 August, care datează din vremea lui Marcus Aurelius, Septimius Severus și Caracalla. Din 160 d.Chr. datează o bornă descoperită Semenii Mari, fapt ce arată că drumul a fost reparat până la Axiopolis. La Dinogetia găsim un stâlp din vremea lui Marcus Aurelius²⁶ și a lui Servilius Fabianus, iar alții identificați la Cernavodă, Seimenii Mari, Carsium și Aegyssus, ce datează din timpul împăraților Commodus și Septimius Severus, când guvernatorul C. Ovinus Tertullus (192-202 d.C.) a construit aceste drumuri. Această activitate este continuată și în timpul domniei lui Maxim Tracul și a fiului său Maximus, în contextul operațiunilor militare de la Dunărea de Jos, dovadă fiind miliarii descoperiți de la Carsium. Astfel, rețeaua de drumuri ramificată până în colțurile provinciilor devine factor al dezvoltării civilizației romane. *Mutationes* și *mansions* aflate la răscruci jucau rolul de stații destinate schimbului de cai, dar și de popasuri pentru negustori. Aceste

²⁶ Ibidem, 115

obiective intrau în supravegherea beneficiarilor consulari, subofițeri datașați în această regiune cu rol de supraveghere.

Diferitele politici imperiale²⁷ își vor pune amprenta în dezvoltarea cetății Tomis, precum și a întregii zone, dar și în tipurile de relații comerciale cu diverse orașe-cetăți din Asia Mica și Levant. Secolul al III-lea d.Chr. rămâne în istorie ca unul încărcat de efectele crizei sociale; efectele distructive în toate aspectele: economic, militar, social și cultural vor avea o contribuție directă: devastarea și decăderea provinciilor; stagnarea comerțului; insecuritate; micșorarea forțelor de producție; separatismul economic pe provincii și domenii²⁸.

Bibliografie :

- Bounegru, Octavian- *Comerț și navigatori la Pontul Stâng și Dunărea de jos (sec. I-III p. Chr.)*; Iasi, 2008;
- Bounegru, Octavian- *Economie și societate în spațiul ponto-egean (sec II a. Chr.- III p. Chr.)*;Iași,2003;
- Bounegru, Octavian- *Trafiquants et navigateurs sur le Bas Danube et dans le Pont Gauche a l'epoque romaine*, Germania, 2006;
- Petolescu, C. Constantin- *Dacia-un mileniu de istorie*; București, 2010;
- Buzoianu, Livia; Bărbulescu, Maria- *Tomis, comentariu istoric și arheologic*; Constanța, 2012;
- Stoian, Iorgu- *Tomitana. Contribuții epigrafice la istoria cetății Tomis*;
- Pippidi, D.M.; Berciu, D.- *Din Istoria Dobrogei*București, 1965;
- Suceveanu, Alexandru- *Viața economică în Dobrogea romană (secolele I - III e.n.) (Ed. Academiei RSR, București, 1977)*;
- Vulpe, Radu; Barnea, Ion –*Din Istoria Dobrogei; Romanii la Dunarea de Jos, Editura R.S.R., București, 1968*;
- Buzoianu, Livia- *Ville commerciale au Pont Euxin (Documents epigraphiques et archeologiques)*, Constanța,2007;
- Popa, Dumitru- *Dacia și Dobrogea romană în secolele I-III d. Hr.*, Sibiu, 2001.

Nota: Această lucrare a fost publicată cu sprijinul financiar al proiectului:

²⁷ Vulpe, Barnea 1968, 21.

“ Sistem integrat de îmbunătățire a calității cercetării doctorale și postdoctorale din România și de promovare a rolului științei în societate”, POSDRU 159\1.5\S\133652, finanțat prin Fondul Social European Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013;