

PËRMBLEDHJE

Rruga Egnatia

Rruga Egnatia është ndërhyrja në infrastrukturë me të cilën Romakët quajnë dhe organizojnë duke filluar nga gjysma e dytë e shekullit të dytë p. e. s një vijë drejtuese mijëvjeçare komunikimi midis perëndimit dhe lindjes, midis Adriatikut të poshtëm dhe Egjeut verior. Rruga sic dëshmon Strabone kishte si pikë degëzimi në ekstremitetin e tij perëndimor, në bregdetin Adriatik, qytetin e Apollonis. Me rrugën Egnatia bashkohej një rrugë që vinte nga Epidaninos (Dyrrachium), e quajtur në mënyrë konvencionale nga studimet degë veriore e rrugës Egnatia ose në rrugë më të përgjithshme e më të thjeshtuar "Rruga Egnatia", në një pikë, vlerësuar nga Straboni e baraziarguar nga të dyja qytetet, që të paktën në periudhën në të cilën janë shkruajtur dy itinerarët të përfshira në Itinerarium Provinciarium koicidonte ose kishte si stacion vijues të parë zonën e quajtur Klodiana, e quajtur mansio Coladiana nga një burim i tretë itinerari Internerarium Burdigalense. Duke u bashkuar të dyja rrugët në një rrugë të vetme ato përkrahin luginën e mesme të Shkumbinit dhe ngjitej deri në kodrën e Sopi Polis, në zonën e Haxhi Beqarit, ku rruga antike ishte e detyruar nga morfologjia e luginës të kalonte nga bregu i djathtë të bregu i majtë i lumit Shkumbin. Sigurisht nga kjo zonë, për më shumë nga lugina, Straboni thoshte që rruga quhe *ἐπὶ Κανδαυίας*, rruga Candavia, nga emri i një mali Ilir. Kjo pjesë e rrugës përshkon pikërisht një zonë malore që duhet të themi që për antikët shtrihet të paktën deri në zonën e liqeneve Lychnidòs (liqeni i Ohrit, liqeni i Prespes së Madhe e të Vogël). Nga Lychnidòs rruga vazhdon drejt qafave të maleve gjatë të cilave kalonte kufiri midis Ilirisë dhe Maqedonisë. Nëpërmjet tyre rruga lejonte hyrjen në një zonë të Maqedonisë veriore, që quhej Lyncestide me qendër kryesore Herakleia Lynkestidos, nga ku kalonte dhe një rrugë nga nyja e rëndësishme "viario e stobit". Rruga Egnatia kalonte më pas në Edessa e më pas duke kaluar ultësirën e Maqedonisë arrinte në Pella dhe më tej në Thessalonika. Qyteti në gjirin termik ndodhej vetëm në gjysmen e rruges që mbaronte në Cipsela në Ebro. Duke parë që rruga kalon në shumë zona, gjatë gjithë hapsirës së saj ajo ndeshet me shumë konfiguracione morfologjike të terrenit: terrene fushore në afërsi të zonës mocalore të Muzakajve, brezalet lumore gjatë Shkumbinit, bregu i liqeneve me origjinë tektonike, kalime të menjëhershme nga kodrat në shpatet e maleve që më pas ndiqeshin nga zbritje të menjëhershme. Megjithatë inxhinierët romak që ndertuan rrugën arritën të evitonin me përjashtim të pak rasteve të paevitueshme ndryshime të menjëherëshme të lartësisë së rrugës. Në trasenë e rrugës Egnatia gjejmë teknikën e ndërtimit romak të rrugës: arritja e qendrave në mënyrë më të drejtperdrejtë, komode, ekonomike, përpjekjeve për të evituar përmbytjet dhe uljet e terrenit me forcë. Megjithatë rruga Egnatia ka qenë një nga rrugët më të rëndësishme të

komunikacionit me botën romakë, dy shekuj kërkime arkeologjike e studime sedimentare ne një stratigrafi mbi këtë rrugë është tepër larg për të thënë që është e kënaqshme. Në lidhje me këtë ndoshta nuk i perket as gjithë të vërtetës kur Wilkës konfirmon në parathënien e A4ap 49 Illyricum i Barrington Atlas of the Greek and Roman World, domethënë " the general line of the road is not in doubt, although its exact course, and the locations of some minor stations recorded in Tab Peut, have yet to be identified". Për shembull, në fakt janë komplet të panjohura jo vetëm rruga në detaj por dhe linja e ndjekur nga rruga midis Kucit dhe Muriqanit. Përvec kësaj shumë shpesh dhe me shpejtësi është koiciduar cdo hipotezë e rrugës me atë të ndjekur nga rruga moderne. Ndërsa këtë rast e gjejmë kur me të vertetë konfiguracioni fizik i territorit detyron rrugën të kaloj dhe në zona të ngushta. Megjithëse ka mundësi që të kenë ekzistuar një seri rrugësh që vinin në bashkëpunim të vazhdueshëm me njëra-tjetrën vendburime bronxi, oficine, pika prodhimi, merkato, tentativat për të gjetur gjurmë të pistave për periudhen greke, maqedonase dhe ilire edhe me hartat e punuara me dorë nuk kanë dhënë asnjë rezultat deri më sot. Dhe kështu tentativat për të besuar për ekzistencën e ndërtimeve dhe shtrimeve ilire ose ato teza për ndërtimin e rrugës para kohës romake dhe në mënyrë analoge pas kohës romakë nuk duken shumë të besueshme nga hetimet e gërmimeve, por bazohen ekskluzivisht në vështrime makroskopike te trasesë dhe matjeve që shpesh herë janë kundërshtuese përse i përket gjerësisë së rrugës. V. Shtylla që përmbledh shkrimet e Cekës dhe Papajanit konsideron para kohës romake (ilirë) për shembull, mbetjet e dukshme në Gurat e Zeza të Xhyrës dhe një mur të madh afër Qafë Thanës me motivin që gjerësia e tyre (1. 2 dëri 1. 8 m) do kishte lejuar vetëm kalimin e kuajve dhe të kafshëve, dhe jo të qerreve. Hammondi nënvizon limitet e këtyre tentativave për të arritur gjerësinë e trasesë dhe sjelljen e tyre në fazat e ndërtimit. Pikërisht për këtë duket e vështirë që mbretëria Ilire e Agronit e më pas ajo e gruas së tij, Teutës, që kishte arritur të zhvillonte strukturat shtetërore vetëm nga mesi i shekullit të tretë të kishte arritur të realizonte veprimtarinë e shtrimit të rrugëve në një territor, në të cilin, për më shumë nuk dihej nëse ishte në kontrollin e tij. Është e ndryshme çështja përse i përket ndërhyrjes rrugore në kohën e Maqedonisë. Në fakt është e sigurtë që disa pjesë të rrugës që më pas do bëhen pjesë të rrugës Egnatia si ajo përmes paradës së Kirli Derven ishin të fiksuara dhe të shënuara nga Horoi (ΟΡΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ) dhe gurë pergjatë rrugës që tregonin distancën në njësi. Maqedonësit kanë bërë me siguri ndërhyrje në mirëmbajtjen dhe riparimin e rrugës në vitin 190 plk nën drejtimin e Filipit të pestë, për të ndihmuar kalimin e konsullit Lucio Comelio Scipone, ashtu sic i ishte kërkuar nga romakët. I vetmi dorëshkrim mbi ndonjë ndërhyrje infrastrukturale të maqedonasve ne zonën për të cilën po flasim, është ajo e bërë me urën e Topçias e bërë nga Hammondi, por e vënë në diskutim kohët e fundit për shkak të kërkimeve arkeologjike që dëshmojnë ndërtimin artizanal në kohën romake. Ka shume mundësi që romakët të mos kenë perfituar nga eksperiecat e mëparshme të

ndërtimit. Ndërhyrja e tyre bashkëpërcaktohet si një dicka evolutive e supozon njohje të mire ekonomike, gjeografike, etnografike, gjeometrike dhe organizim të mire. Trasetë e vjetra me kthesa u zëvendësuan, falë kjo dhe bonifikimit të zonave mocalore, me rrugë të drejta që ndonjëherë evitonin qëndrat ekzistuese dhe krijonin kështu qëndra të reja popullimi. Në disa raste u shfrytëzuan pista të mëparëshme duke u shtruar dhe një herë. Filluan të ndërtoheshin ura prej guri për të kaluar, në vendet ku kalonte uji. Për kalimin në disa vende të vecanta u bë i nevojshëm ndërtimi i urë-rrugëve dhe i mureve mbajtës. Romakët filluan ta ndërtonin rrugën menjëherë pas ose maksimumi në cerekshekullin pasardhës nga njerzia e masave paraprake përmbledhëse në shprehjet e Tloro Metello ordinanti cum maxime Macedoniae statum", sipas te cilave jepej urdhri, mbas ngjarjeve të rëndësishme të dyvjetorit 148-146 plk në provincën e Maqedonisë për realizimin e të gjitha kushteve politike e juridike në përdorimin e territorit nga ana e pushtuesve të rinj. Në këtë hark kronologjik, në vecanti situata e treguar nga Strabone që rruga ishte "bebhmatismsnh kat: m lion ka katesthIwmsnh" mund të jetë një zbatim i përpiktë i eks Sempronia viaria që ndër të tjera bënte të detyrueshme prezencën e ushtrisë së rregullit. Përveç ndërtimit të rrugës Domizia gjithmonë në gjysmën e shekullit të dytë mund të coje në një kontest të vetëm kohor e strategjik dy infrastrukturat të menduara dhe të ndërtuara gati duke përfshirë njëkohësisht territoret e reja që romakët kishin pushtuar në pellgun mesdhetar. Motiv për ndërtimin e infrastrukturës së re ishin natyrisht, jo vetëm nevoja ushtarake që me raste favorizonin një lëvizje më të shpejtë të trupave ushtarake por edhe nevoja ekonomike, duke vënë në lëvizje vendet e reja dhe banorët e tyre. Rruga e re duhet të shërbente në këtë profil për të shkaktuar një rritje ekonomike të përgjithshme të zonës, të cilat që pas masave të ashpra të marra në vitin 168 plk kishin rënë në një gjendje të rëndë rraskapitje. Edhe pas një shekulli distance efektet shkatërruese të atyre masave të marra Strabone mundej akoma të vlerësonte dhe që janë evidencuar në burime të tjera historike dhe letrare të shek të parë plk që përshkrojnë zonën rreth disa pjesëve të rrugës si një paisazh i shkretëruar. Rruga Egnatia hyn pa pike dyshimi, dhe gjetja e bërë në vitin 1974, afër Thessalonikës nën zonat lyshtërore të lumit Gallikos të një guri miliar që mbante emrin e ndërtuesit të mundshëm i dha fund cdo dyshimi, midis atyre rrugëve që e marin emrin nga funksioni apo nga zona ku ndodhen, por nga ndërtuesi i tyre, ose me mire nga ai që i ka shtruar me kalldrëm sipas tradites të sjellur nga Festo dhe Flacco Siculo që rreth shek të dytë pas krishtit deklaronte: "nam sunt viae, quae publ. ice muniuntur et auctorum nominem. optinent" Realizues i veprës ishte gjykatësi romak, për të cilën shkruhej dhe ne gurin miliar i gjetur në vitin 1974, Cnaeus Egnatius i biri i Caius për të cilin nuk dihet asgjë përveç emrit dhe funksionit, proconsull Ἐγνατία Ῥωμαίων.

Thjeshtësia e tekstit, emri i gjykatësit në emerore, dhe hollësira të tjera të të shkruarit si në latinisht ashtu edhe në greqisht tregojnë për datimin e gurit miliar. Mbi këtë gjë të gjithë studiozët bien

dakort për gjysmën e dyte të shekullit të dytë para krishtit. Midis mesit të shekullit të dytë para krishtit (datë në të cilën u bë hartimi në provincën e Maqedonisë) dhe shekullit të parë para krishtit (datë në të cilën Strabone shkruajti librin e shtatë të gjeografisë në të cilin është folur për rrugën Egnatia) njohim nga burimet vetëm 5 persona publik me emrin Egnatius që mund të kenë lidhje me ndërtimin e rrugës Egnatia. Nga këta vetëm Cn. Egnatius C. f. Stell(atina tribu) i përmbush kushtet për tu indentifikuar me ndërtuesin e rrugës po nuk ka shumë siguri.

Ai është i vetmi i përmendur në lidhje me ngjarjet në Greqi duke u përmendur nga P. Cornelius Blasio (historian romak ndoshta midis viteve 175-160 para krishtit) në një letër për Corciresin që mbante një kopje të Senatus Consultum.

Përsa i përket ndërhyrjeve të mëtejshme për mirëmbajtjen dhe restaurimin shqyrtimi i gurëve miliar dhe të hartave të bëra me dorë të rrugëve vë në dukje aktivitetin e Augustos në epokën e të cilit restaurohet rruga "*longa intermissione neglectam*" dëshmia e të cilës janë 2 gurë miliar për të cilët kujtimi ngeli për shumë shekuj.

Gjithmonë duke u bazuar te gurët miliar lind një iteres i sigurt për rrugën e ndjekur nga Settimio Severo dhe nga Caracalla dhe nga perandorët e Tetrarkisë së dytë. Së fundi shenja për mirëmbajtjen e fundit të rrugës Egnatia është ripërdorimi i gurëve miliar më antik me shkrime të kohës së Konstandinit.

Sistemi rrugor i kohës romake në zonat qendrore të Shqipërisë duket i ndërtuar në kohën perandorake i përbërë nga 4 drejtime kryesore:

- 1- rruga gjatësore bregdetare nga Dyrrachium deri në Aulon e cila ishte pjesë e rrugës nga Epiri jugor deri në Dalmaci.
- 2- Rrugë tërthore me drejtimin VP-JL e përbërë nga rruga e brendshme nga Dyrrachium deri në Antipatrea e cila duke u zgatur arrinte deri në fushën e Larisës.
- 3- Rrugë e tretë përbëhej nga rruga Egnatia që nga Apollonia në JL drejtohej drejt VL në Elbasan (në ditët tona)
- 4- Rrugë e katert ishte vazhdim i rrugës nga Apollonia në Elbasan që duke u bashkuar me një rrugë P-L që vinte nga Dyrrachium kalonte në luginën e mesme të Shkumbinit duke u ngjitur deri në vijën ujëndarëse midis pellgut të Shkumbinit dhe pellgut të Drinit.

Përsa i përket burimeve të shkruajtura këto rrugë janë të dëshmuara deri më sot nga 6 gurë miliar, nga të cilat të vetmit gurë që i referohen me siguri trasesë së ndjekur nga rruga Egnatia janë ata të ashtuquajtur "Binjakët". Këta gurë e kanë zanafillen që nga mbreteria e Caracallave dhe që janë zbuluar respektivisht në Strug dhe në Oher.

Përsa i përket degëve jugore dhe veriore të rrugës Egnatia përfshirë midis Apollonisë, Dyrrachium dhe qytetit të Herakleia Lynkestidos burimet e itinereve kujtojnë që ekzistojnë:

- 1- Shtatë stacione të vendosura në 153 m. p. të nxjerra nga itinerari Ant. 317. 7-319. 1 (në rast se pranohen të dhënat e distancës midis Dyrrachium dhe Klodianes të treguara nga kodi B i Int. Ant. 318. 1 distanca duhet të rritet me 10 m. p.)
- 2- Nëntë stacionet e vendosura në 163 m. p. në Int. Ant. 329. 5-330. 3 (pjesë e rrugës që ka shumë mundësi të korrispondojë me rrugën Egnatia që niste nga Apollonia)
- 3- 16 (15) në të cilat 8 mutatio të shpërndara në 177 m. p. në Int. E Burdigalenses 606. 9-607. 8 (nqs. pranohet hipoteza e hedhur nga Hammond që Marusio është një gabim i kopistit që duke persëritur fjalën i jep një distancë fjalës "Mansio", i duhen hequr 13 m. p. të cilat i kanë dhënë distancës midis Mansio Coladiana dhe Mansio Marusio)
- 4- 10 stacione në tabulen Peutingeriane (ndoshta mund të shtohen të pakten edhe 2 të tjera të cilat nuk janë shkruajtur për shkak të boshllëqeve që ka dokumenti ekzistues)
- 5- Anonimi Ravennate në shumë udhetime të bëra kujton gjithësej 8 stacione.
- 6- Të dhënat e sjella në formulimin e Guidone nuk rezultojnë tregues për shkak të boshllëqeve të saj.

Nga këto të dhëna mund të nxjerrim që rruga Egnatia midis Apollonisë dhe Herakleias ishte e gjatë rreth 163-164 m. p. dhe kishte jo më pak se 9 stacione të cilat që nga shekulli i katërt pas krishtit do të rriteshin në numër derisa të beheshin 15.

Propozimet për kërkimet e avancuara nga studiuesit nuk duken gjithmonë të bindshme.

Është bërë e mundur të tregohet me një saktësi traseja e rrugës Egnatia midis Apollonisë dhe Verbës, e më pas nga Muriqani në Haxhi Beqarit, dhe nga Qukësi mbi Shkumbin deri në Radozda në anën perëndimore të liqenit të Ohërit. Me saktësi dihet dhe traseja e rrugës antike nga Durrësi deri te Hani i Goses. Në zonat e tjera mungesa e kërkimeve ose mungesa e të dhënave ekzakto rreth gjëndjes së zonave të tjera në të cilat ka pasur gjetje të materialeve arkeologjike, nuk lejon njohjen e infrastrukturës rrugore romake. Këtyre problemeve u janë shtuar edhe pengesat e ardhura nga kushtet e ambientit natyror: në zonat malore midis Babjes dhe Qukës ka ndodhur shumë rrëshqitje ose fundosje terrenesh, në zonat e permbytura të Muzakajve, në ato zona ku ka ndryshim të rrjedhjes së lumit, dhe në zonat afër liqeneve dhe deteve ku ka ndryshim të nivelit të tyre.

Të pakta kanë qënë të dhënat të sjella deri tani nga toponomastika për arsye të mungesave të kërkimeve specifike dhe të prezencës së paktë të kartografisë të përdorur nga toponimet, por me gjithë këto vështirësi pati mundësi që të arrihej në rezultat të mirë në bazë të të dhënave.

Analiza e të dhënave, për më shumë shpeshhere ne vija të trasha, të pasakta dhe të copëzuara në lidhje me mbetjet e trases së rrugës tregon qe rruga Egnatia nuk ka pasur një gjerësi të njëjtë gjatë gjithë gjatësisë së saj.

Përmasat e gjatësisë në fakt ndryshojnë nga 6.7 m, duke përfshirë me raste edhe trotuare deri në 1m, deri në 2. 4 m në zonat malore. Gjerësia është e përcaktuar "*quantum ratio utilitatis permittit*". Nje madhësi që përsëritet herë pas herë është ajo prej 6. 2m. Duken dëshmi të shkallëve. Jo gjithmonë rruga ishte komode. Mbi aspektin e saj hedh pak dritë një dëshmi e Marchus qe e quan te dobishme rrugën nga Herakleia deri te Epirus Nova.

Në shtrimin e rrugës, sigurisht duke u kushtëzuar nga materiali i disponueshëm, përdorëshin gurë të dimensioneve. 0.50-0.70, 0.40-0.30, 0.15-0.10. Në fund të kësaj faze të parë të studimit të marrë përsipër mbi rrugën Egnatia mund të themi që jo vetëm bëmë parapërgatitjet për një bazë njohje (të përbërë nga të dhëna dhe hipoteza mbi rrugën) duke e parë ne këndvështrimin e një studimi të mëtejshëm në terren me rastin e “Via Egnatia (Albania) Project” por dhe lejoj ne bazë te ekzaminimit te fotografive ajrore njohuri të reja mbi trasenë e rrugëve të ndryshme antike. Në vecanti këto fotografi ndihmuan për rrugët e vjetra në zonat midis Durrësit dhe Kavajës, Qukësit dhe Qafë Thanës dhe midis Izbiste dhe Jankovec. Përvec kësaj jane evidencuar pjesë të terrenit respektivisht midis Apollonisë dhe Kuc-it dhe midis Lushnjes dhe Belshit ku mund të ketë kaluar rruga Egnatia ose rrugë e lidhur me të. Pikërisht për këtë duket evidente që zona midis Thanaj, Lushnje, Cerrik dhe Kuc është ajo zonë ku duhen bërë studime dhe njohje të terrenit për të verifikuar ekzistencën apo jo ekzistencen të traseve rrugore.

Në këtë zonë në veçanti mund të ketë qenë vila e Klodianës (pronësi agrikulture të një personazhi i rendesishem romak me emrin Klodio).

Sigurisht situata për studime nuk është nga më të përshtatshmet duke parë gjendjen e keqe politike, ekonomike dhe sociale ne të cilën gjendet gjithë zona e ballkanit dhe armiqësitë e hershme që ndajnë prej shumë kohësh popujt qe jetojnë në vendet ku kalon rruga Egnatia: Shqiptarët, Maqedonasit Grekët dhe Turqit. Mure të mëdha keqkuptimesh dhe dyshimesh ndajnë dhe pengojnë veprimtarinë e plotë shkencore që pikërisht për të përballuar tema të tilla si p. sh historike e territoriale ka nevojë për një klimë të qetë dhe të drejtë bashkepunimi, shkëmbim informacioni dhe lejimin e shfrytëzimit të të dhënave të ndryshme të cdo shteti nga te gjithë studiuesit. Vështirësi të mëdha janë hasur në gjetjen e hartave dhe të fotografive të ndryshme arkeologjike për të cilat duheshin leje dhe autorizime te panumërta. Kërkimet arkeologjike duket sot për sot tepër të kushtezuara nga hijet e urrejtjeve etnike dhe nga nevojat politike saqë ndonjëherë kërkimet perfundojne duke privilegjuar zona të caktuara të studimit dhe anashkaluar të tjerat dhe duke të cuar në leximin e njëanshem dhe parzial të të dhënave. Të fshehura nën këto veprime janë aktivitete

inteligjence ose thjesht ekonomike. Por jo për këtë arsye ne duhet të pushojmë së shpresuari dhe së kërkuari bashkëpunimin dhe miqësinë, duke kapërcyer mosbesimet reciproke, duke ngjitur thyerjet dhe zvogëluar distancat. Shkatërrimet e mëparshme mund të jenë një mësim i mirë për këta popuj. Në fund të fundit kundërshtimi më i mrekullueshëm që përshkron cdo dite ekzistencën dhe shoqërinë tonë, jeta që kërkon të afirmohet mbi vdekjen, dëshira për lumturi dhe paqe mbi dëshpërimin dhe instikteve shkaterues, gjen te vërtetën e saj pozitive dhe sëbashku mundësinë për tu afirmuar në cdo rrugë. Në rrugën Egnatia si në cdo rrugë tjetër: takimi me Tjetrin, njohja, respekti, dëgjimi, dialogu, shkëmbimi, koperimi midis njerëzve, Vllazëria. Në fund të fundit principe pa te cilat asnjë kërkim nuk ka kuptim.