

## Premessa

La necessità di affrontare secondo un'impostazione organica, analitica e sistematica il problema della ricostruzione topografica del tracciato della via Egnazia, tuttora ancora lontano dal trovare una sua precisa definizione sul terreno, è all'origine della presente ricerca. Manca, infatti, tuttora, nonostante la via Egnazia sia stata una tra le più importanti vie di comunicazione del mondo romano, una monografia che coordini organicamente ai dati delle fonti scritte, le acquisizioni delle ricerche archeologiche e dei ritrovamenti nonché, rivedendole criticamente, tutte le riflessioni che numerosi studiosi già a partire da Nicola Bergier, agli albori della moderna scienza topografica, hanno *via via* effettuato sull'argomento sedimentandosi in una stratigrafia bibliografica che se di certo non è spesso tuttavia, talora, appare notevolmente confusa. Questo lavoro, pur affrontando preliminarmente la storia degli studi, la silloge delle fonti storiche letterarie e l'inquadramento storico topografico generale dell'intera via Egnazia ha inteso, in particolare, recuperare, rivedere ed aggiornare lo stato delle conoscenze sulla via Egnazia e sulla direttrice di lunga durata che l'ha preceduta, nota in età romana come via della Candavia, ἐπὶ Κανδαουίας, nella regione centrale albanese, tra la costa adriatica e la zona del lago di Ochrida, e più ad est sino all'antico centro di Herakleia Lynkestidos.

Il punto di partenza della ricerca è costituito da un inquadramento ambientale che prende in considerazione i caratteri geomorfologici e climatici del territorio interessato al percorso nonché le mutazioni più significative subite dal paesaggio in età storica. Dopo un censimento delle principali vie naturali presenti nella regione presa in esame la ricerca ha proceduto alla catalogazione di tutte le evidenze archeologiche pertinenti al sistema viario della via Egnazia (insediamenti, resti di ville, di magazzini, di tombe, milliari, epigrafi, tratti di strada, ponti) il cui rinvenimento molto spesso troviamo citato solamente in poche righe e raramente documentato con ampiezza nella letteratura scientifica. Accanto ad esse sono state elencate tutte le situazioni topografiche di interesse ricavabili dalle fonti storiche letterarie. La raccolta di tutti questi dati, strutturata in schede di sito, ha consentito di elaborare una carta di distribuzione delle presenze archeologiche finalizzata al riconoscimento del tracciato.

Come base cartografica si sono utilizzati, date le difficoltà di reperire cartografia a più piccolo denominatore, fogli di carte militari sovietiche alla scala 1:100.000 nonché per sola la tratta da Durrës ad Elbasan sezioni dell'Istituto geografico militare albanese alla scala 1:10.000. L'analisi e l'interpretazione dei dati è stata quindi effettuata suddividendo la via Egnatia in varie sezioni: da Durrës ad Elbasan, da Apollonia a Kuc, da Elbasan a Qafë Thane, da Qafë Thane ad Ohrid, da

Ohrid a Bitola. Inoltre sono stati considerati alcuni setti viari che ricadono nel sistema viario della via Egnazia: le tratte da Kuc a Thanaj, da Lushnje a Pazhok, da Muriqan ad Elbasan ed infine il percorso costiero tra Durrës ed Aulon. Nella consapevolezza della loro complementarità i percorsi naturali e le evidenze archeologiche sono state innanzitutto esaminati e confrontati con le testimonianze delle fonti scritte tra cui particolare rilievo assumono quelle itinerarie. Scarsissimi sono stati i dati apportati invece dalla toponomastica e questo e per l'assenza di pregresse ricerche specifiche e per la scarsa presenza nella cartografia utilizzata dei toponimi correnti. Tra le risorse utilizzate un qualche rilievo è stato assunto dalla cartografia storica e dalle foto aeree reperite presso l'Istituto Geografico Militare di Firenze.

Le ipotesi ricostruttive che, grazie ad apporti pluridisciplinari, ne sono scaturite sono state aggiustate con approssimazioni successive sovrapponendole alla base cartografica su cui erano state in precedenza posizionate le preesistenze archeologiche censite tenendo conto della difficoltà e dell'incertezza che tale posizionamento pone data la frequente imprecisione o il più delle volte l'assenza di precisi riferimenti in letteratura. Per quanto riguarda la tratta compresa tra Durrës e Lin l'aggiustamento ha potuto giovare della lettura ed interpretazione di immagini aeree anche recenti. E' stato così possibile determinare oltre alle direttrici in alcuni tratti anche con una certa precisione il possibile tracciato dell'antica strada romana. Alla luce di tutto ciò la ricerca sin qui svolta va intesa come la predisposizione di una base conoscitiva, composta di dati e di ipotesi di lavoro, preliminare ad una serie di interventi sul terreno che l'autore ha intenzione di compiere collaborando con il gruppo di lavoro costituito allo scopo, *via Egnatia (Albania) Project*, da studiosi albanesi ed angloamericani. Questi comporteranno a doveroso completamento della tematica ricostruttiva innanzitutto la verifica ed il georeferenzamento mediante la ricognizione diretta di tutti i dati raccolti relativi alle emergenze archeologiche nonché la loro completa documentazione fotografica e grafica e, infine, la verifica del tracciato stradale lungo le fasce di terreno maggiormente indiziate di ospitarlo anche con scavi di snodi significativi.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Per la metodologia di studio delle vie romane: R.Chevallier-A. Clos-Arceuduc-J. Soyer, "Essai de reconstitution du réseau gallo-romain. Caractères et méthode", *RA*, 1962-1, p. 1-49; P. Tozzi, "Metodi di indagine sui tracciati delle vie romane", *RA Como*, 162 (1980), p. 79-87; G. Uggeri, *La viabilità romana nel Salento*, Mesagne, 1983; Id. "Questioni di metodo. La toponomastica nella ricerca topografica: il contributo alla ricostruzione della viabilità", *JAT*, I (1991), p. 21-36; M. Darbandi-M. Guy, "Chronologie des chemins et des parcellaires dans la recherche des voies antiques", *Caesarodunum*, XVIII (1983), p. 97; P. Schmitt, "Recherche d'une méthode de détection des communications au début de l'Empire romain", *Caesarodunum*, XVIII (1983), p. 17-36; M. Guy, "Méthodes de datation relative des voies de communication par télédétection", *Les routes du Sud de la France*, Paris, 1985, p. 9-23; P. L. Dall'Aglio, "La ricostruzione della viabilità romana: appunti metodologici", *Vie romane tra l'Italia Centrale e la pianura padana*, Modena, 1988, p. 193-206; A. Taliano Grasso, "Un nuovo metodo d'indagine per l'identificazione delle stazioni del cursus publicus", *Vir bonus, docendi peritus. Omaggio di colleghi, amici ed allievi dell'Università dell'Aquila al professore Giovanni Garuti*, a cura di A. Dell'Era e A. Russi, San Severo, 1994, p. 151-163; R. Chevallier, *Le voies romaines*, Paris, 1997, p. 155-171, 322.

## INTRODUZIONE

Il sistema di comunicazioni terrestri dall'Asia Minore verso l'Europa si configura da sempre come una forcella imperniata sull'area del Bosforo. Da questo punto hanno origine e subito divergono due importantissime direttrici. La prima, puntando verso nord-ovest, si incunea tra i Balcani ed i Rodopi risalendo il bacino della Maritsa e quindi quello della Morava sino al nodo di Beograd da dove prosegue verso l'Europa centrale seguendo la sponda destra del Danubio. La seconda, invece, dopo averne costeggiato a meridione le estreme propaggini sudorientali e percorse le pianure della Thracia e della Macedonia, penetra all'interno della penisola Balcanica sino a raggiungerne la costa occidentale. Alla sua estremità nordoccidentale la direttrice terrestre danubiana da accesso, al di là della Porta Morava, alle pianure nordeuropee, tedesche e russe, mentre a sud l'altro asse svolge un ruolo di collegamento quasi orizzontale tra il Basso Adriatico e l'Egeo settentrionale, la regione dei Dardanelli ed il Mar Nero. Tuttavia un raccordo principale tra i due assi, di orientamento all'incirca NO-SO, che, distaccandosi dalla valle della Morava, attraversa quella del Wardar per sboccare sull'Egeo a Salonicco, conferisce al sistema nel suo complesso, in varie situazioni storiche, un funzionamento incrociato e per linee spezzate. In altre circostanze, invece, le congiunture politiche rendono estremamente problematica la praticabilità dei percorsi lungo l'una o l'altra direttrice e sui raccordi sino ad impedirla del tutto.

La via Egnazia è l'intervento con cui i Romani definiscono ed organizzano a partire dal II sec. a.C. la direttrice est-ovest di questo sistema.

Una direttrice importante, strategica tanto in età antica quanto oggi, epoca in cui sul tracciato stradale risaltano con evidenza i flussi delle risorse energetiche e quelli di un bene immateriale<sup>2</sup> come l'informazione, divenuti decisivi ed indispensabili per lo sviluppo di intere aree continentali. Proprio sulla ridefinizione odierna di questa direttrice, a scapito del raccordo, NO-SO, via Belgrado, e della via fluviale danubiana, si è giocata non solo la partita dell'ultimo conflitto nei Balcani, ma soprattutto quella delle prospettive generali dello sviluppo europeo.<sup>3</sup>

Per un curioso fenomeno di traslazione cui spesso la storia ci abitua la funzione di quella che una volta si chiamava via Egnatia sembra doversi sostanziare oggi o più a nord nel nome di *Corridoio 8*, un progetto di connessione destinato a coinvolgere in successione dal Mar Nero Bulgaria,

---

<sup>2</sup> F. Braudel: "Par les routes, tous les biens matériels et immatériels parviennent aux villes" cfr. F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949, p. 261.

<sup>3</sup> C. Del Re-F. Gustincich "Il puzzle di Tirana", *Limes*, 1998, n. 3; Adriaticus, "Dopo la Guerra. Parte I - Il prima e il dopo. Italia-Europa-Usa: la grande partita della ricostruzione", *Limes*, 1999, n. 2; C. Del Re "La stabilità viaggia sul corridoio VIII", *Limes*, 2001, n. 1.

Macedonia e Albania (i suoi capisaldi essendo Varna-Burgas-Sofia-Skopje-Durazzo), escludendo la Grecia moderna ed il porto di Thessalonica, o, in una prospettiva parzialmente alternativa, più a sud trascinando con se il nome e ricalcando all'incirca nella sua parte finale il percorso che già anticamente dal nodo di Larissa portava allo Ionio (la *Nea Egnatia* con terminale portuale ad Igoumenitsa).<sup>4</sup>

Un passo di Strabone<sup>5</sup> sembrerebbe indicare che in età antica la direttrice venisse intesa come suddivisa in più sezioni. Ad una prima probabilmente appartenevano le due tratte che si originavano dai terminali costieri di Apollonia e di Epidamnum-Dyrrhachium sino ad un punto di confluenza, almeno nel periodo in cui scrive Strabone, definito equidistante<sup>6</sup> da entrambe e che doveva essere situato ai margini della pianura centrale albanese della Muzakaj. Seguiva, ma poteva benissimo ricomprendere sotto il suo nome anche i due percorsi precedenti, la tratta detta, scrive Strabone, ἐπὶ Κονδαούϊας, la strada della *Candavia*, dal nome di una montagna illirica<sup>7</sup>. Questa parte della strada attraversava per l'appunto una regione montuosa che dobbiamo ritenere per gli antichi si estendesse almeno sino alla regione dei laghi di *Lychnidòs* (lago di Ochrida, laghi di Grande e Piccolo Prespa). Secondo Hammond<sup>8</sup> la *Candavia* comprendeva oltre alla regione delle sorgenti dei fiumi che scorrono verso il mar Adriatico (il *Genusus-Shkumbin*, l'*Apsos-Seman* e l'*Aous-Vjosa*), quella delle sorgenti dell'*Arachthus*, dell'*Inachus*, dell'*Achelous*, e dell'*Euenus*, fiumi che sfociano invece nel mar Ionio, insieme alle creste ed ai i crinali che le racchiudono, il monte *Boion*, il monte *Pindos* e soprattutto il monte *Peristeri* in quanto sotto quest'ultimo giaceva, è la tesi di Hammond, nei pressi dell'odierna Monastir, l'antica *Herakleia* definita da Cesare proprio, sottolinea lo studioso inglese, "subiecta Candaviae".<sup>9</sup> Dal testo di Strabone, al di là della questione dell'estensione della regione della *Candavia*, sembra di capire che con lo stesso nome si intendesse la tratta stradale sino a *Pylon*, confine, al tempo in cui scrive Strabone, tra Illyricum e Macedonia. La strada poi costeggiava il massiccio montuoso del *Barnunte*, toccando *Herakleia*, *Edessa*, e quindi, attraverso la pianura

---

<sup>4</sup> A. Badellas-K. Melfos, "Egnatia Odos (De via militari romanorum). The ancient and the modern Egnatia Odos", *Elimeika*, 37, 1996; Β. Παπαδόπουλου, "Ἐγνατία Ὀδός", *Experiment-Georama*, III/2 (1995), p. 148-182.

<sup>5</sup> Strab. VII, 7, 4 (C 322-323).

<sup>6</sup> Non necessariamente questo punto di confluenza alla luce del testo di Strabone deve coincidere, anche se è molto probabile che lo sia, con la statio di *Clodiana* menzionata nelle fonti itinerarie. Essa poteva essere solamente la statio immediatamente successiva.

<sup>7</sup> Per Plinio il vecchio (*N.H.*, III, 1, 26) i monti della Candavia erano situati a 78 m.p. da Dyrrachium.

<sup>8</sup> N.G.L. Hammond, *A history of Macedonia v. I, Historical geography and prehistory*, Oxford, 1972, p. 27-28.

<sup>9</sup> Caes., *B.C.*, III, 79. Comparandovi invece di quella dei Lincesti l'Eraclea Senticam il passo è stato a suo tempo considerato da molti editori come il Lange una evidente ed errata interpolazione e pertanto espunto: "Heracliam [Senticam quae est subiecta Candaviae]". Anche Fanoula Papazoglou sembrerebbe propendere per una interpretazione non allargata della regione cfr. Fanoula Papazoglou, "Les villes de Macédoine à l'époque romaine", *BCH*, Suppl. XVI, Paris, 1988, p. 260-261).

macedone, per *Pella* giungeva a *Thessalonica*.<sup>10</sup> La città del golfo termaico era situata però solamente a metà del percorso che terminava a *Cipsela* sull'*Ebro*.

---

<sup>10</sup> Il nome Candavia (in albanese *Kunáv(l)ja*), è da riconnettersi secondo gli studiosi albanesi Ceka e Papajani al nome antico degli Illiri cfr. N. Ceka-L. Papajani, "La route de la vallée du Shkumbin dans l'antiquité," *Studia Albanica* 9/1 (1972), p. 96. Il nome risulta usato per la tratta occidentale della via Egnatia ancora in età tardo antica (Malch. 18, p. 418; FH G IV, p. 129 segg.). Rădulescu avanza la teoria già peraltro di Duridanos di legami privilegiati delle antiche lingue balcaniche con l'area baltica. Top. Apruss. Kandayen. Rădulescu, "Illyrian, Thracian, Daco-Mysian, the substratum of romanian end albanian", *IES*, 12 (1984), p. 83.

## 10. Le strade nel mondo romano

### 10.1. Generalità

Il sistema stradale romano rappresenta, integrato con la rete dei trasporti marittimi,<sup>11</sup> una delle componenti strutturali fondamentali<sup>12</sup> attraverso cui lo stato romano si è prima affermato ed ha poi dispiegato per almeno dieci secoli<sup>13</sup> il suo dominio su popoli e territori. Nel contempo la civiltà romana grazie alle strade ha assorbito, fuso e trasformato i contributi e gli influssi culturali ed economici anche i più disparati e lontani che hanno finito per conferirle quella dimensione di universalità che le ha consentito di non estinguersi ma di giungere sino a noi.<sup>14</sup>

Rispetto ad esperienze di altre civiltà un potente processo di astrazione presiede alla costruzione delle strade romane.<sup>15</sup> Il territorio viene sottratto alla sua condizione di naturalità e decontestualizzato. All'incertezza dei segni della natura in perenne trasformazione il gromatico sostituisce la corrispondenza certa di quelli dello stato. La pietra miliare fissa univocamente, una volta per tutte, il punto nello spazio e così finisce per scandire anche il tempo. Immensi territori assumono in questo modo per la prima volta contorni certi, punti di riferimento militari ed economici permanenti e tempi di percorrenza.<sup>16</sup> Le attività politiche, militari, economiche ed amministrative possono così abbracciarli ed innervarli con margini di previsione e programmazione prima sconosciuti. La strada si afferma come il significato su cui scorrono i significanti. Solamente grazie alla concomitante maturazione di un complesso di adeguati presupposti di conoscenza (economica, geografica, etnografica, geometrica) e di organizzazione questo processo è stato possibile. La peculiare novità di cui Roma si fa portatrice<sup>17</sup> non risiede, come tante volte si è scritto, nel disegno generale, strategico, sconosciuto ad altri orizzonti, che presiede allo sviluppo ed al mantenimento delle infrastrutture stradali. Questo semmai è il sintomo di un sistema scientifico, il solo capace di ridefinire con coerenza il territorio, che riesce a dispiegare la sua potenza.

---

<sup>11</sup> P.A. Gianfrotta, "Le vie di comunicazione", *Storia di Roma*, vol. 4, Caratteri e morfologia, p.301-322.

<sup>12</sup> *Moles necessariae* in Plin. *N.H.* 30,75

<sup>13</sup> Il ritorno via mare in Gallia di Rutilio Namaziano si trasforma in evento simbolico, metafora della decadenza, in quella più ampia dell'impero, anche della rete stradale romana.

<sup>14</sup> L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova, 1991, p. 15.

<sup>15</sup> La costruzione della via Domiziana viene celebrata da Stazio, *Silvae*, IV, sottolinea Quilici, come "il trionfo dell'uomo che doma la natura selvaggia, portando ordine e civiltà là dove prima erano selve e paludi" e più oltre lo stesso autore sottolinea sempre a proposito delle strade romane "l'affermazione di un disegno razionale anche a costo di estreme difficoltà". L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 11, 22.

<sup>16</sup> Catone mediante la lunghezza di una strada misura la terra dei Sabini Cat., *Orig. ferg* I, 6 Jord. In Dion. Al., *Antiq.*, II, 49 e così l'Umbria Strabone, *Geogr.*, V, C 227 cfr. G. Radke, s.v. "Viae Publicae Romanae", *RE*, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. 313).

<sup>17</sup> Per Dio. Ali., *Antiq.*, III, 13 la ricchezza di Roma appare straordinaria per tre cose: gli acquedotti, le strade e le cloache. Questi tre elementi fanno anche per Strabone, *Geogr.*, V, 3, 8 la superiorità dei romani sui greci.

## 10.2. Sviluppo storico

Roma nacque nel punto di convergenza, sul principale guado del basso corso del Tevere, di alcune millenarie direttrici terrestri, il cui nome in età storica denuncia la primordiale funzione,<sup>18</sup> che dalla costa e lungo le valli del Tevere, dell'Aniene, del Sacco e del Liri e, dalla riva opposta, dall'Etruria, raccordavano le popolazioni latine, sabine, etrusche e campane.<sup>19</sup> La città divenne a sua volta, nel giro di qualche secolo, sfruttando tutte le possibilità aperte dalla sua favorevole posizione che ne facevano un luogo di incontro e di scambio, un rilevante centro di irradiazione viaria. Già nel V sec. a.C. le leggi delle XII tavole normavano con precisione in un apposito paragrafo dimensioni e limiti di percorrenza delle strade.<sup>20</sup> Il limitato ambito di collegamento di età arcaica<sup>21</sup> con le città vicine ed il porto di Ostia, mete che si riflettono nei nomi rispettivi delle vie che vi conducevano attraverso piste tracciate fra i campi,<sup>22</sup> appare alla fine del IV sec. a.C. travalicato da una rete stradale avviata ad assumere dimensioni di lunga percorrenza e di considerevole estensione.

La costruzione delle strade fu promossa dalla fine del IV e per tutto il III sec. a.C. seguendo di pari passo l'espansione territoriale dello stato romano e soprattutto la costituzione di quei capisaldi strategici, che furono le colonie maritimae. Questi insediamenti necessitavano di collegamenti per rispondere in pieno alle necessità militari ma anche economiche e commerciali alla base della loro fondazione.<sup>23</sup> Terracina Anxur, dedotta nel 329 a.C., venne allacciata a Roma dall'Appia<sup>24</sup> nel 312 a.C. e così Cosa, colonia del 273 a.C., mediante l'Aurelia, lo fu probabilmente già a partire dal 241 a.C.. L'Appia, la Latina, la Tiburtina e la Valeria, la Salaria, la Flaminia, l'Emilia, la Postumia,

---

<sup>18</sup> E' il caso delle via Campana che conduceva al Campus Salinus, ovvero le saline veienti, situate sulla destra della foce del Tevere, della via Vitellia, antico percorso di transumanza, della via Salaria, attraverso cui il sale veniva trasportato verso l'entroterra appenninico, e della via Ostiense che conduceva per l'appunto all'ostium, la foce, del fiume. L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 13.

<sup>19</sup> Sulla favorevole posizione di Roma: Cic., *de re pub.* II.4-6; Liv. V. 54, 4.

<sup>20</sup> "VII, 7... viam muniunto: ni sam delapidassint, qua volet iumento agito.". Per l'ampiezza Varr., VII, 15 "leges iubent in directo pedum VIII esse, in anfracto XVI, id est in flexu" ovvero 8 piedi (2,37 m) e 16 piedi (4,74 m) nelle curve. Paolo, Festo, 508,22 segg.; "Viae latitudo ex lege XII tabularum in porrectum octo pedes habet, in anfractum, id est ubi flexum est, sedecim"; Gaius, *Digesta*, VIII, 3, 8.

<sup>21</sup> Le vie in età regia avevano massicciate in scapoli di tufo sovrapposte e piancite di pietrame ben costipato tra bordure di massi maggiori. Tra gli esempi in area romana il probabile tratto della via Lavinatis distrutto al Laurentino ed il terrazzamento in opera quadrata di cappellaccio di età arcaica a Villa Savoia. L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 13-14.

<sup>22</sup> La Lavinata conduceva a Lavinium, la Laurentina a Laurento, l'Ardeatina ad Ardea, la Satricana a Satricum, la Labicana a Labicum, la Collatina a Collatia, la Tiburtina a Tibur, la via Ficulana a Ficulae ed allungata poi sino a Nomentum assunse il nome di Nomentana, così anche la via Gabina che andava a Gabi e poi proseguita sino a Praeneste venne denominata Prenestina. Sfuggiva a questo ambito limitato di collegamento la via Latina M. L. Gualandi, "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 200.

<sup>23</sup> F. Coarelli, "Colonizzazione romana e viabilità", *Darch*, serie 3, VI (1988), 2, pp. 35-48.

<sup>24</sup> L'Appia abbandonò la direzione tenuta sino ad allora e si adattò alla direzione del percorso urbano di età precedente (Ig. Grom., I, 179, segg.). Numerosi sono i casi simili ad es. a Capua e a Bonomia.

l'Aurelia, la Cassia, la Clodia e le due Popilie furono le strade che giocarono un ruolo di primo piano nell'unificazione della penisola da parte dei romani.<sup>25</sup>

Dal punto di vista costruttivo le prime esperienze stradali si limitavano forse all'adeguamento e all'unificazione di percorsi precedenti ed in esse non era presente certamente quello che doveva divenire per secoli invece l'elemento qualificante e distintivo delle strade romane, ovvero la lastricatura con *lapidibus perpetuis*,<sup>26</sup> secondo la nota espressione della *lex Iulia municipalis*<sup>27</sup> del I sec. d.C.. La sua apparizione deve essere invece vista come rivelatrice di una tecnica costruttiva che ha ormai conseguito la necessaria definizione codificandosi in procedure standardizzate, includenti e studi preliminari e rilevazioni accurate dei territori attraversati. Di pari passo con i progressi delle tecniche costruttive le vie, organismi viventi,<sup>28</sup> incominciarono ben presto a contornarsi di insediamenti spontanei ma anche di momenti coagulanti della vita civile e strutturanti i territori quali i *castella*, i *conciliabula*, i *fora*<sup>29</sup> e i *vici*. Verso la fine della repubblica la rete stradale collegava Roma con tutte le principali città della penisola. Due importantissimi percorsi, poi, la via Domizia e la via Egnazia conducevano rispettivamente verso gli estremi possedimenti occidentali ed orientali dello stato romano nel Mediterraneo. In età imperiale la rete stradale raggiunse anche nelle province la capillarità che aveva in Italia con una estensione complessiva di oltre 120.000 km.<sup>30</sup>

### 10.3. Regime giuridico

---

<sup>25</sup> L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 17.

<sup>26</sup> Il suo uso non sembra documentato prima del III sec. d.C.. Il più antico lastricato attestato dalle fonti è quello dell'Appia lungo appena un miglio tra Porta Capena ed il tempio di Marte, opera nel 298 a.C. dei fratelli Ogulnii (Liv. X, 23,12). Appio Claudio il Cieco infatti *viam munivit* e non *stravit* (Liv. IX, 29, 6; Front. I, 5). Tre anni dopo la pavimentazione arrivò sino a Boville (Liv. X, 47, 4). Ancora nel 174 a.C. la pavimentazione delle vie riguardava i tratti cittadini mentre in campagna la carreggiata poteva essere ricoperta solamente di sabbia o di ghiaia battuta (Liv. XLI, 32). M. L. Gualandi, "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 206. Nel VI sec. d.C. Procopio fa un descrizione ammirata della pavimentazione dell'Appia attribuendola ad Appio Claudio. Prokop., *Bell. Got.*, I.14.

<sup>27</sup> CIL, I, 206.

<sup>28</sup> L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 11.

<sup>29</sup> I *Fora* erano in origine centri in cui si svolgevano funzioni tipiche della vita pubblica (di giustizia, religiose, commerciali) caratterizzati dall'assenza di una vera e propria struttura municipale, ma comunque con una struttura amministrativa, magistrati ed un consiglio. Avevano competenza su una limitata estensione di territorio. Dopo le guerre sociali e quelle civili iniziò la trasformazione dei *fora* in municipia attestata da numerose iscrizioni. M. Bertinetti, "I *Fora*", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 38. Per Radke i *fora* vanno considerati delle installazioni di stato, la cui costruzione sarebbe concomitante a quella della strada, e dislocate a metà strada tra la località iniziale e quella finale di una via cfr. G. Radke, s.v. "Viae Publicae Romanae", *RE*, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. 31).

<sup>30</sup> L. Quilici, "Le strade romane nell'Italia antica", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 17.



In età repubblicana la competenza in materia di costruzione di strade di pubblica utilità, *viae publicae* e *militares*, rientrava nelle prerogative del Senato<sup>31</sup> che stabiliva l'assegnazione dei fondi dell'erario<sup>32</sup> necessari anche al successivo mantenimento dell'infrastruttura. Più tardi si utilizzarono i fondi provenienti dal fisco.

La testimonianza dei milliari e quello delle fonti storico-letterarie sembrerebbero indicare che il magistrato responsabile era in genere un console o un pretore,<sup>33</sup> e più tardi un proconsole, ossia un magistrato dotato di imperium che, come specifica Ulpiano,<sup>34</sup> aveva lo *ius publicandi*, ovvero la facoltà di espropriare i terreni ed i possedimenti per esigenze di pubblica utilità.

Naturalmente anche una legge poteva autorizzare la costruzione di strade come, tra i pochi casi attestati nelle fonti, la legge Sempronia viaria promossa dal tribuno C. Gracco.<sup>35</sup>

Sotto il profilo giuridico-amministrativo le viae venivano distinte in *privatae*,<sup>36</sup> costruite sui propri terreni da privati cittadini, *publicae*,<sup>37</sup> anche definite *ensoriae*, *praetoriae* e *consulares*, i cui elementi costitutivi erano il *publice ire*, il *publice commeare* ed il *publice munire*, *militares*, vie di attraversamento regionale con importanza strategica, non solo pubbliche ma di preminente interesse pubblico, munite di determinate caratteristiche infrastrutturali,<sup>38</sup> *vicinales*, che collegavano le borgate rurali (vici) fra loro e con le arterie maggiori, dipendendo amministrativamente dagli organismi locali, e simili ad esse erano anche le *viae agrarie*,<sup>39</sup> *rusticae*<sup>40</sup> e *paganigae*.<sup>41</sup>

Sulle strade la circolazione era libera. A salvaguardia dell'integrità e delle fruibilità dell'infrastruttura erano poste norme abbastanza severe. Era proibito occupare la strada, allargarla, restringerla, modificarne il livello, ricoprirla con una pavimentazione o, viceversa, asportare quella esistente,<sup>42</sup> scaricarvi terra<sup>43</sup> o immondizie, o comunque danneggiarla.<sup>44</sup> Ad alcune attività

---

<sup>31</sup> Lo stesso Augusto fa riferimento al Senato cfr. Pekàry, *Untersuchungen zun den römischen reichstrassen*, 75. Sen, 75.

<sup>32</sup> Erario: S.H.A., Pertinax, 9. Fisco: Augusto, Suet., Aug., 30, 3; Adriano: CIL V, 8102, 8103, 8106.

<sup>33</sup> Almeno per il periodo antecedente alla seconda guerra punica si ritiene che il compito di aprire nuove strade sia stato attribuito ai censori specie quando il terreno utilizzato era di proprietà demaniale e quindi non richiedeva espropri. Questa circostanza sarebbe ricorsa, ed è l'unica sicura, nel caso della via Appia da Roma a Formia realizzata nel 312 a.C. da Appio Claudio il Cieco. G. Radke, s.v. "Viae publicae romanae", *Paulys real-Encyclopädie der Classischen altertumwissenschaft*, neue bearbeitung unter mit wirkung zahlreicher fachgenossen herausgegeben von Georg Wissowa, RE, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, p. 41. Pekàry, *Untersuchungen zun den römischen reichstrassen*, p. 49. Ci sono note anche attività degli edili relativamente alla costruzione di strade suet., Vesp., 5.. Comunque numerose vie sono ricordate come consolari (Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 22; Plin. N.H. XVIII, 11 cfr. Thes. Ling. Lat. IV, 571) e pretorie.

<sup>34</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8,2,21.

<sup>35</sup> Plut., *C. Gracc.*, 7 e anche App., *B.C.*, I, 23.

<sup>36</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 21-23

<sup>37</sup> Festo, 508, 20 segg.; Flacco Sic., *De Cond. Agr. Gromat.*, I, 146, 2; Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 21; Isid., *Or.*, XV, 16, 5.

<sup>38</sup> R. Rebuffat, "Via Militaris", *Latomus*, XLVI, 1, (1987), p. 52-67.

<sup>39</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 22

<sup>40</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 22

<sup>41</sup> R. Chevallier, *Le voies romaines*, Paris, 1997<sup>2</sup>, p. 33.

<sup>42</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 11,1-2

<sup>43</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 7,2; 8,10, 2

commerciali come quelle dei fabbri era tuttavia consentito di esporre lungo di esse le ruote o, nel caso dei fullones, di stendere la biancheria lungo il percorso purché ciò non costituisse, naturalmente, intralcio alla circolazione.<sup>45</sup>

## 10.4. Costruzione

Le fonti antiche, epigrafiche e storico letterarie, pur fornendo un ventaglio abbastanza ampio di espressioni per indicare il lavoro di costruzione di una strada come *viam innovare*, *instituere*, *munire*,<sup>46</sup> *sternere*,<sup>47</sup> *struere* in genere si limitano a pochi cenni e non descrivono nel dettaglio la tecnica costruttiva delle strade. Solamente Stazio<sup>48</sup> ci ha lasciato in un testo poetico una descrizione del cantiere della strada litoranea tra le foci del Volturno e Pozzuoli, la *via Domitiana*. Altri particolari sono desumibili per via analogica dai passi di Vitruvio<sup>49</sup> e Plinio<sup>50</sup> dedicati ai sistemi di pavimentazione degli edifici.<sup>51</sup> La maggior parte delle informazioni utilizzate per ricostruire la tecnica stradale romana proviene quindi dalle indagini archeologiche effettuate sulle sopravvivenze dei tracciati.<sup>52</sup>

Dobbiamo presumere che la tecnica costruttiva delle strade prevedesse come fase iniziale lo studio degli aspetti legati alla consistenza del terreno interessato all'infrastruttura con particolare riferimento alle fondazioni e alle eventuali opere di difesa o di consolidamento. Uno degli aspetti tenuti in particolare considerazione dai costruttori era quello connesso alla protezione con vari accorgimenti della strada dalle infiltrazioni d'acqua superficiali che potevano provocare dissesti e sprofondamenti

---

<sup>44</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 8, 2, 35

<sup>45</sup> Ulpiano, *Dig.*, XLIII, 10, 4; per alcuni aspetti pittoreschi in ambito urbano Mart., VII, 61.

<sup>46</sup> Cat., *de agr. cult.*, II, 4.

<sup>47</sup> Da cui *strata* CIL VIII, 10056; Lucr. I, 315; Itin. Burd. 598.4.

<sup>48</sup> Stazio, *Silvae*, IV, 3, 40 segg.

<sup>49</sup> Vitruv., *de archit.*, VII, 1 segg.

<sup>50</sup> Plin. *N.H.*, XXXVI, 186 segg.

<sup>51</sup> Il primo studioso ad utilizzare i passi di questi due autori nello studio ricostruttivo della tecnica stradale romana fu Bergier. N. Bergier, *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain*, Paris, 1622 (rist. Bruxelles 1728).

<sup>52</sup> Le fonti letterarie tardo antiche attribuiscono ai Punici l'uso di lastricare le strade (Isid., *Orig.*, XV, 16, 6; Serv., *in Aen.* 1, 422) ma con riferimento agli *strata viarum* di Cartagine come in Virgil, *Aen.*, I, 422 e Lucr., I, 318, IV, 415. L'Appia nella regione pontina, come risulta da una sezione effettuata nel 1913, poggiava su uno strato di terra e ghiaia delimitata da due file di grosse pietre allineate. Questo strato era ricoperto da un'altro meno spesso di ghiaia e calcare frantumato ed anch'esso contenuto da due file di pietre entro margini più ravvicinati. Costituiva la carreggiata dell'epoca di Appio Claudio. Ancora più in alto si susseguivano strati simili corrispondenti ai rifacimenti successivi. Analoghe sezioni hanno messo in luce per la Flaminia, tra i chilometri 38 e 39, due strati ciascuno di 20 centimetri. Il più basso di argilla e ciottoli, e l'altro di ciottoli e pietre più grosse legate da argilla, mentre l'Aurelia nei pressi di Civitavecchia reca due strati di 40 cm ciascuno. Il più basso è costituito di scaglie di tufo compattate e l'altro di pietre e ghiaia. D. Sterpos-F. Castagnoli, *La strada romana*, Quaderni di autostrade 17, Roma, 1970.

A progettare le strade ed a dirigerne i cantieri erano architetti ed ingegneri civili o militari, spesso richiamati, *evocati*, in servizio.<sup>53</sup> Tre i principi perenni ispiratori della loro scuola: *firmitas*, *utilitas* e *vetustas*. La fase esecutiva era affidata a seconda delle circostanze con il concorso o meno delle città interessate al percorso, alle truppe, sottraendole all'inattività,<sup>54</sup> alle popolazioni sottomesse<sup>55</sup> o alla manodopera reperita dagli appaltatori privati.

Soprintendevano ai lavori i quaestores (tesorieri) e i praefecti fabrum (comandanti del genio). Il compito della definizione del tracciato era svolto in particolare dai gromatici che utilizzavano strumenti di precisione e procedure che conosciamo in altri ambiti.<sup>56</sup> Il tracciamento definitivo veniva fissato sul terreno attraverso allineamenti successivi di traguardi lungo i quali si incidevano nel terreno due solchi paralleli.

I Romani cercavano di raggiungere in genere le varie mete, nel modo più diretto,<sup>57</sup> comodo ed economico possibile evitando di forzare il terreno<sup>58</sup> o di divergere dal suo andamento ma evitando i fondovalle soggetti alle inondazioni.<sup>59</sup> Talora i percorsi proprio per questo si allungavano notevolmente. Piccoli erano i raggi di curvatura<sup>60</sup> consentiti e questo anche a causa delle caratteristiche costruttive dei carri. Tuttavia il terreno imponeva a volte soluzioni particolari e l'esecuzione che non poteva essere evitata di particolari opere d'arte che ancora oggi destano ammirazione e talora sono ancora in funzione. I casi più frequenti erano quelli legati all'attraversamento di zone acquitrinose ed il superamento dei dislivelli e degli ostacoli naturali: ponti, alcuni dei quali ancora in uso,<sup>61</sup> nei punti di passaggio più opportuni,<sup>62</sup> terrapieni stradali,<sup>63</sup> viadotti,<sup>64</sup> o ove questi non erano possibili strutture lignee,<sup>65</sup> opere sostruttive<sup>66</sup> della via verso

---

<sup>53</sup> Un caso celebre di architetto che prestò servizio nell'esercito è quello di Vitruvio. Vitruv., *de archit.*, I, praef. 2.

<sup>54</sup> Liv., XXXIX. 2, 3

<sup>55</sup> Tacito, Ann., 1.20.1; "Coacti sunt omnes" Cic., *Pro Plancio*, VIII, 17

<sup>56</sup> I trattati tecnici redatti dalla corporazione degli agrimensori confluiti nella raccolta dei *Gromatici Veteres*. F. Blume-K. Lachmann-A. Rudorff, *Gromatici Veteres. Die Schriften der römischen Feldmesser*, Berlin, 1848.

<sup>57</sup> Tenendo al riguardo in prima considerazione i traguardi a lungo raggio. Famosi i rettifili dell'Appia, attraverso l'Agro romano, i Colli albani e le paludi pontine, quelli dell'Aurelia, all'altezza di Cerveteri e Tarquinia, ed infine quello lungo ben 450 km dell'Emilia tra Cesena e Piacenza.

<sup>58</sup> L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 20. Tuttavia a volte superavano in rettilineo pendenze maggiori delle nostre. Id. *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 23.

<sup>59</sup> Per Radke una eccezione la via tra Aeclanum e Aquilonia. G. Radke, s.v. "Viae Publicae Romanae", *RE*, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. 51).

<sup>60</sup> L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 22.

<sup>61</sup> Tra i molti ancora in uso i ponti Fabricio e Milvio a Roma, il ponte sulla Marecchia a Rimini, il ponte Leproso a Benevento. P. Gazzola, *Ponti romani*, Firenze, 1963; V. Galliazzo, *I ponti romani*, Treviso, 1995.

<sup>62</sup> P. L. Dall'Aglia, "Geomorfologia e topografia antica", *La topografia antica*, Bologna, 2000, p. 191.

<sup>63</sup> Il terrapieno, noto come *Decennovius*, a causa della sua lunghezza di 19 m.p., su cui l'Appia attraversava la pianura pontina e che aveva sostituito dopo la bonifica di Traiano un canale (Or. Sat. I,5,11 segg; Strab. V, C 233), era largo sino a 10-12 m ed alto rispetto al piano sottostante 3-4 m. Radke, s.v. "Decennovius", *Der Kleine Pauly*. *Lexikon der Antike*, I, München, 1979, c. 1407.

<sup>64</sup> Il viadotto dell'Appia a Valle Ariccia risalente al II sec. a.C. cfr. Lugli, *La tecnica edilizia romana*, II, 1957, tav. XLVII, 3. Anche l'Aurelia utilizzava un viadotto su arcate in opera quadrata di tufo a Trastevere nell'attraversare una zona bassa e paludosa che occupava le odierne piazze Del Drago e Tavani Arquati. *Bull. Com.*, 1889, p. 475 segg; 1890, p. 6 segg., 57 segg.; 1897, p. 166.

valle, muri di sostegno,<sup>67</sup> asportazioni di terreno, esecuzioni di tagliate nella roccia<sup>68</sup> o lo scavo di gallerie.<sup>69</sup>

Per quanto riguarda il tracciato vero e proprio la sequenza costruttiva ricostruita<sup>70</sup> prevedeva come prima operazione, *primus labor*, la delimitazione dei margini della via con due solchi paralleli nel terreno, *inchoare sulcos et rescindere limites*. Al loro interno si scavava una trincea sino a raggiungere una base sufficientemente solida capace di sostenere il manto stradale, *cavare terras egistus penitus*. Con un procedimento assai simile a quello descritto da Vitruvio per le gettate di calcestruzzo si colmava quindi la fossa o *gremicum*, *imax haustas alitere replere fossas*, con alcuni strati di materiale, in genere quattro ma a condizionarne numero, forma, contenuto e spessore erano le specifiche condizioni del terreno oltre ai materiali da costruzione disponibili.<sup>71</sup> L'operazione di riempimento nel suo complesso, che poteva raggiungere una profondità complessiva di oltre un metro e mezzo,<sup>72</sup> doveva assicurare coerenza al manto stradale impedendo l'apertura di voragini e cedimenti, *ne nutent sola, ne maligna sedes/et pressis dubium cubile saxis*. La fondazione era costituita da uno strato, spesso almeno 30 cm,<sup>73</sup> assimilato allo *statumen* e formato da di pietre di media o grossa taglia<sup>74</sup> che aveva lo scopo di consolidare il terreno naturale.<sup>75</sup> Al di sopra veniva

---

<sup>65</sup> Un tipo era quello costituito da due file parallele di travi incastrate tra traversine puntellate al suolo. Su questa ossatura poggiavano travi più piccole ricoperte di lastre calcaree e, al di sopra, di ghiaia e ciottoli. Sistema che si ritiene di aver riconosciuto per la via Mansuerisca nell'attraversamento delle paludi di Hautes-Fagnes, nella vallata del Reno presso Kembs e nelle paludi dell'Ems e dell'Hunse. J.-P. Adam, *La construction romaine. Matériaux et techniques*, Paris, 1984, (trad. it. *L'arte di costruire presso i romani. Materiali e tecniche*, Milano, 1990<sup>2</sup>, p. 302); a Rochester in Inghilterra la strada correva su pali di quercia conficcati nel terreno paludoso. cfr. anche i pontes longi in V. Galliazzo, *I ponti romani*, Treviso, 1995, I, p. 170-177.

<sup>66</sup> H. Dessau, *ILS*, 5856 (contra labem montis), 5857 (viam prolapsam nova substructione), 5858 (morum ad defensionem viae).

<sup>67</sup> Viadotto di Valle Ariccia M. L. Gualandi, "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 207.

<sup>68</sup> Il taglio dello sperone roccioso di Pesco Montano alto 36 m che sormonta l'Appia a Terracina. Il taglio del Masso dell'orso nella gola del Velino oltre Antrodoco L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 22.

<sup>69</sup> Le gallerie realizzate per incarico di Agrippa dall'architetto Lucius Cocceius Auctus, la doppia galleria a Petra Pertusa nella gola del Furlo, una delle quali dovuta a Vespasiano (CIL, XI, 6106; Aur. Vitt. Caes. 9, Ep. 18) o quella nota come Crypta Neapolitana, lunga 705 m, larga 4 ed alta 5, scavata durante il regno di Claudio (41-54 d.C.) e deprecata da Seneca, *Lett. a Luc.*, VI, 57. Infine la crypta tra il lago di Averno e Cuma L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 22.

<sup>70</sup> Contrario alla schematizzazione manualistica F. Hertlein, *Art, Naturgeschichte und Kennzeichen unserer Römerstrassen. Fundberichte aus Schwaben*, II, Stuttgart, 1924.

<sup>71</sup> In Africa il fondo del terreno, prevalentemente roccioso ed asciutto, permetteva la costruzione di strade soltanto battute o costituite di una semplice gettata di pietre mentre nelle zone acquitrinose si doveva ricorrere alla costruzione di terrapieni alti anche 3-4 m. M. L. Gualandi, "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 203.

<sup>72</sup> M. L. Gualandi, "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 203.

<sup>73</sup> G. Radke, s.v. "Viae Publicae Romanae", *Paulys real-Encyclopädie der Classischen altertumwissenschaft*, neue bearbeitung unter mit wirkung zahlreicher fachgenossen herausgegeben von Georg Wissowa, *RE*, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. 49).

<sup>74</sup> Secondo Vitruvio più piccole di un pugno.

<sup>75</sup> In tratti della via Emilia in profondità risultano disposti su lati filari di anfore per favorire il drenaggio del suolo. L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 29.

gettato il rudus, una massa di ciottoli,<sup>76</sup> legati con argilla e raramente con malta, battuto allo scopo di renderlo più compatto con mazze ferrate, e disposto su letti orizzontali. Questo strato di materiale più fino che serviva a drenare le acque era ricoperto a sua volta dal nucleus, costituito da ghiaia grossa livellata con battipali (*fistucatio*) e rulli (*ingenti aequanda cylindro*),<sup>77</sup> ed avente il dorso leggermente arcuato che accompagnava la posa del summum dorsum, crusta o pavementum. In questo modo le acque piovane defluivano nelle cunette<sup>78</sup> poste ai lati della carreggiata immediatamente al di sotto dei marciapiedi o crepidines che talora l'affiancavano.<sup>79</sup> Il pavementum poteva essere costituito di semplice terra battuta, ed allora si parlava di *viae terrenae*,<sup>80</sup> di ghiaia o breccia, e le vie erano dette *viae glarea stratae* o *glareatae*, di lastre di pietra poligonali e diseguali di basalto o, a seconda della disponibilità, di calcare, spianati nella parte superiore e profilati in quella inferiore a cuneo, accostati accuratamente, e la definizione era quella di *viae silicae* o *lapidibus stratae*. L'operazione di pavimentazione, per l'appunto, era quella di *silice sternere; lapide, saxo quadrato sternere*.<sup>81</sup> Stazio canta con orgoglio l'*ingenti plaga marmorata dorso*.<sup>82</sup> Talvolta, specie su percorsi ripidi, solchi paralleli venivano scavati nella pavimentazione per guidare le ruote dei veicoli evitando la loro uscita di strada specie in caso di presenza di ghiaccio.<sup>83</sup> La larghezza della via pubblica, a differenza di quella privata che aveva una larghezza minima determinata dalle leggi,<sup>84</sup> era connessa *quantum ratio utilitatis permittit* ovvero si adattava alle varie condizioni ed esigenze<sup>85</sup> come peraltro anche quella dei marciapiedi che talora l'affiancavano, ampliata nelle zone più affollate di traffico,<sup>86</sup> ed era comunque tale da consentire il passaggio dei veicoli ed il loro incrocio.<sup>87</sup>

<sup>76</sup> Plin., *N.H.*, I,87 *lapides globosi*.

<sup>77</sup> Verg., Georg I, 178 G. Radke, s.v. "Viae Publicae Romanae" *Paulys real-Encyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*, neue bearbeitung unter mit wirkung zahlreicher fachgenossen herausgegeben von Georg Wissowa, *RE*, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. ).

<sup>78</sup> *Specia posita quod aqua de via abiret* Cat. Frg. Inc. 9, p. 85 ed. Jordan.

<sup>79</sup> Agache li ha distinti in tre tipi. R. Agache, "Présence de fossés parallèles à certaines voies romaines et particulièrement de fossés-limites situés à une vingtaine de mètres de part et d'autre", *Bulletin de la Société des Antiquaires de Picardie*, 1968, 3° trim., p. 258-264.

<sup>80</sup> Ulpiano, *Digest.*, XLII, 11, 1-2.

<sup>81</sup> L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 25-27.

<sup>82</sup> Stazio, *Silvae*, IV, 3, 96.

<sup>83</sup> M. L. Gualandi, "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 208. L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova, 1991, p. 15.

<sup>84</sup> Varr. *L.L.* VII, 15; Fest. 508,22 segg. L: Gai *Dig.* VII, 3,8; Igin *Grom.* I, p. 168, 15.

<sup>85</sup> La larghezza della via Appia alle tombe latine era di 13 piedi (3,87 m), la via Valeria ad Alba Fucens (3,90 m) con le crepidini 6,90 m, la via Flaminia sul torrente Treia ad est di Falerii con le crepidines (, 10 m La via Flavia tra Parenza e Pola 20 piedi. Per Quilici una misura canonica era quella di 4,1 m (14 piedi) mentre le misure di 3,8-3,9 m. sembrano poter corrispondere ad un canone più antico. Comunque le misure potevano aumentare considerevolmente. L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 29.

<sup>86</sup> L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 30.

<sup>87</sup> "Nam duos actus capit propter euntium et venientem vehiculorum occursum" *Isid., Or.*, XV, 16,4 cfr. *Serv., in Aen.*, IV, 405).

Alla costruzione seguiva il collaudo del percorso, la posa delle pietre delimitanti il percorso, dei milliari, dei tabellarii<sup>88</sup> e delle pietre che agevolavano la salita e discesa da cavallo.

## 10.5. I milliari

Le distanze venivano indicate su grandi cippi in pietra alti fino a 3 metri e con un diametro di 60-80 centimetri, conficcati nel terreno a lato della strada alla distanza di un miglio l'uno dall'altro (cioè mille passi doppi, 1478,5 metri) e perciò detti milliari o pietre miliari. Le più antiche pietre milliari<sup>89</sup> risalgono ad un periodo compreso tra il III sec. ed il II sec. a .C. ed hanno forma cilindrica.<sup>90</sup> In genere recano il nome di colui che l'ha posto e che può non coincidere con il costruttore o restauratore della strada, la sua carica, la distanza dal principio della via o da un centro vicino ed eventualmente il motivo per cui erano state costruite o restaurate le vie. Secondo Strabone (V, 3, 8) l'uso di segnalare con regolarità la strada percorsa o quella da percorrere fu un'innovazione romana, se non introdotta almeno ufficializzata e resa obbligatoria nella seconda metà del II sec. a.C. con la lex Sempronia viaria di C. Gracco.<sup>91</sup>

## 10.6. Amministrazione

Senza un saldo retroterra organizzativo ed amministrativo le vie dei romani difficilmente avrebbero potuto svolgere così a lungo la loro funzione al servizio dello stato.

In età repubblicana la gestione della strada ed il loro mantenimento in piena efficienza, terminati i lavori di costruzione, veniva assunta entro le dieci miglia dall'urbe dagli edili<sup>92</sup> e, comunque, esercitata, insieme ad altre funzioni amministrative, dalle magistrature ordinarie fornite di *aedilicia potestas*. Ben presto l'estendersi della rete stradale comportò la creazione di figure di funzionari specificatamente dedicati alla cura delle strade, denominati *curatores viarum*,<sup>93</sup> che incominciano a comparire nelle fonti a partire dal I sec. a.C.. All'attività di questi curatores si accompagnò alla fine

---

<sup>88</sup> CIL I<sup>2</sup>, 638.

<sup>89</sup> Corleone Degrassi ILLRP, 1277; Posta di Mesa CIL I<sup>2</sup>, 21; Ariano Irpino CIL I<sup>2</sup>, 620; Castel S. Pietro, 617-619, Borgo Panigale CIL I<sup>2</sup>, 618 Via Ostiense CIL I<sup>2</sup>, 22.

<sup>90</sup> Fa eccezione il miliarius a forma di lastra di P. Popilio ad Adria CIL<sup>2</sup>, 637

<sup>91</sup> Plutarco, *C. Gracc.* 7.

<sup>92</sup> Lex Iulia municipalis. FIRA, I, n. 12. CIL I<sup>2</sup>, 21, 22, 829; E. De Ruggiero, s.v. "Aedilis", Diz. Ep., I. 1895, p. 228-246.

<sup>93</sup> Il titolo comincia ad apparire nell'ultimo secolo della repubblica C. Claudius Pulcher, curator viis sternendis, CIL I<sup>2</sup>, 200, il quaestor urbanus T. Vibius Temundinus CIL I<sup>2</sup> 808, il tribuno della plebe L. Vo[l]ca[c]ius CIL I<sup>2</sup> 744, L. Fabricius CIL I<sup>2</sup> 751; Giulio Cesare Plut., *Caes.* 7; Thermus, Cic ad Att I,1,12; C. Scribonio Curione, Appian., *B.C.*, II, 27.

della repubblica anche l'evergetismo di alcuni illustri personaggi pubblici. Agrippa restaurò a sue spese l'intera rete viaria di Roma e lo stesso fece Augusto riguardo alla Flaminia nel 27 a.C.. Proprio ad Augusto viene fatta risalire nel 20 a.C. l'istituzione ufficiale dell'incarico della cura viarum<sup>94</sup> che il principe pose alle sue dirette dipendenze. Esecutore delle sue direttive era un collegium di curatores di cui non conosciamo il numero. Questi furono presi dapprima dal numero dei praetores.<sup>95</sup> Nel I sec. d.C. si incontrano anche *curatores* di rango equestre forse adibiti alla gestione di strade meno importanti.<sup>96</sup> Successivamente i *curatores viarum* vennero a dipendere dal prefetto del pretorio. Essi erano totalmente responsabili delle complesse attività di gestione della rete stradale.<sup>97</sup> Compiti specifici erano il controllo, la manutenzione ed il restauro delle strade e delle opere connesse, la tutela patrimoniale e l'attuazione dei regolamenti di polizia.<sup>98</sup> Il loro ufficio espletava anche compiti finanziari.<sup>99</sup> Per quanto riguarda la competenza questa poteva limitarsi ad una o più vie o all'intera rete stradale.<sup>100</sup> I curatores si segnalano per una durata del loro mandato più prolungata e variabile nel tempo rispetto a quella delle altre magistrature, anche fino a undici anni, evidentemente condizionata dalle specifiche esigenze di garantire un adeguato esercizio delle proprie funzioni. Nelle province la cura viarum era esercitata dai governatori. A partire dal II sec. d.C. le curatele, quella delle vie insieme ad altre, trasformano da *honores* a *munera* costituendo una delle tappe fondamentali del *cursus honorum*.<sup>101</sup>

### 10.7. Il *Cursus Publicus*<sup>102</sup>

I rapporti continui tra il governo centrale e le periferie dell'impero si svolgevano attraverso un servizio statale che per via terrestre ed, è plausibile, con strutture analoghe, anche via mare,<sup>103</sup>

<sup>94</sup> Svet. August. 37; A. Palma, *Le "curae" pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*, Napoli, 1980.

<sup>95</sup> Front. Aqu 101; Cass. Dion. LIV, 8,4.

<sup>96</sup> M. Bertinetti, "La cura viarum", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 37.

<sup>97</sup> M. Bertinetti, "La cura viarum", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 38.

<sup>98</sup> L. Quilici, "Le strade romane nell'Italia antica", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 22-23.

<sup>99</sup> G. Radke, s.v. "Viae Publicae Romanae" *Paulys real-Encyclopädie der Classischen Altertumwissenschaft*, neue bearbeitung unter mit wirkung zahlreicher fachgenossen herausgegeben von Georg Wissowa, RE, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. 47).

<sup>100</sup> CIL, IX, 2845; VI, 1501; 1466.

<sup>101</sup> M. Bertinetti, "La cura viarum", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 38.

<sup>102</sup> O. Seek, s.v. "Cursus publicus", *Paulys real-Encyclopädie der Classischen Altertumwissenschaft*, neue bearbeitung unter mit wirkung zahlreicher fachgenossen herausgegeben von Georg Wissowa, IV, Stuttgart, 1894, col. 1846-1851; S. Bellino, s.v. "Cursus publicus", *Diz. Ep.*, II, 1910, p. 1404-1425; E. J. Holmberg, *Zur Geschichte der Cursus publicus*, Upsala, 1933; G. Pflaum, "Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire", *MémAcInscr*, XIV, 1940, p.189-390; T. Pekáry, *Untersuchungen zu den roemischen Reichsstrassen*, Bonn, 1968; L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 92 segg.

<sup>103</sup> Un'iscrizione di Ostia (CIL, XIV, 2045) ricorda tra le cariche ricoperte da un liberto quella di procuratore, incaricato della trasmissione via mare dei dispacci militari. Il testo cita delle *naves vagae* probabilmente adibite a questo servizio.

assicurava sia la trasmissione di tutte le informazioni e della posta, *cursus celer* o *velox*, sia il trasporto di persone e beni d'interesse pubblico,<sup>104</sup> *cursus tardus* o *clabularis*.<sup>105</sup> Il servizio si svolgeva utilizzando una organizzazione estesa su tutto il territorio dell'impero imperniata su *palatia*,<sup>106</sup> *praetoria*,<sup>107</sup> *mansiones*<sup>108</sup> e *mutationes*<sup>109</sup> in grado di fornire un'assistenza capillare lungo i percorsi.

Gli studiosi più recenti sono concordi nell'individuare l'origine nel vasto piano di strutturazione amministrativa pensata ed avviata da Cesare e realizzata da Augusto già nei primi anni del suo regno. Cesare accenna ad un sistema da lui predisposto attraverso soldati a cavallo, *dispositi equites*,<sup>110</sup> che stanziati ad una certa distanza l'uno dall'altro avevano il compito di far pervenire in tempi rapidi le notizie delle proprie vittorie ma probabilmente qualche struttura esisteva già molto tempo prima.<sup>111</sup> Con Augusto questi corrieri a cavallo divennero più numerosi. Denominati *iuvenes* avevano, più che il semplice recapito della corrispondenza, il compito più ampio di informare il principe di quanto andava accadendo nelle province. Le vie principali vennero attrezzate attraverso la creazione di *stationes*, luoghi di sosta e di ricambio di cavallo e di animali da tiro, il cui costo era addossato alle popolazioni locali.

---

Seneca ricorda poi l'esistenza della posta nel porto di Alessandria (Sen. *Ep.*LXVII, 1). A. M. Ramieri, *I servizi pubblici*, Roma, 1996, p. 104.

<sup>104</sup> *Ex causis necessariis*.

<sup>105</sup> Cod. Theod., VIII, 5, 62; Amm., *R.G.*, XXI, 9, 4.

<sup>106</sup> Oltre l'uso connesso agli accampamenti militari originariamente il termine indicava la sede del pretore in provincia (Cic. *Verr.*, 6,28; 7,35). Quindi passò a designare la residenza ordinaria a Roma dell'imperatore, capo dell'esercito. Successivamente si estese a tutte le residenze temporanee dell'imperatore e con un ulteriore ampliamento semantico la residenza stabile di qualsiasi governatore e pertanto la sede dell'amministrazione della giustizia. Infine il termine arrivò a designare ville di lusso senza utilità pratica (O. Cuntz, "Imperatoris Antonini Augusti Itineraria Provinciarum et Maritimum", *Itineraria romana*, I, Lipsiae, 1929 (ed. ster. Stutgardiae 1990), index, p. 130). G. Uggeri, "Le stazioni postali romane nella terminologia tardoantica", *Mélanges Raymond Chevallier*, II, *Caesarodunum* XXIX (1995), Tours, p.140-144.

<sup>107</sup> Il termine *palatium* subì in età imperiale una evoluzione semantica che lo portò ad ampliare la designazione iniziale del palazzo di Augusto sul Palatino a tutte le dimore dell'imperatore e della corte sparse nelle varie città dell'impero. Successivamente il termine indicò le stazioni meglio attrezzate dislocate lungo gli itinerari serviti dal *cursus publicus* (Itinerarium Antonini 278,8). Infine l'uso si generalizzò indicando grandi edifici pubblici e sontuose residenze signorili. G. Uggeri, "Le stazioni postali romane nella terminologia tardoantica", *Mélanges Raymond Chevallier*, II, *Caesarodunum* XXIX (1995), Tours, p.137-140.

<sup>108</sup> Il termine *mansio* deriva dal verbo *manere*, fermarsi, ed indica una struttura di servizio del *cursus publicus*, composta di uomini, animali ed edifici. Spesso a queste strutture si affiancavano attività private. A. Mezzolani, "appunti sulle mansiones in base ai dati archeologici", *Atlante tematico di topografia antica*, Tecnica stradale romana, I, 1992, p. 105-113.

<sup>109</sup> Il termine *mutatio* risulta attestato solamente a partire dal IV sec. d.C. nell'Itinerario Burdigalense e nel Codice Teodosiano. Era una stazione intermedia in cui era possibile effettuare il cambio degli animali e rifocillarsi.

<sup>110</sup> Cic., *bell. civ.*, 3,101; Liv. 27,43.

<sup>111</sup> Solamente grazie a strutture analoghe a quelle di età successiva Catone nel 191 a.C., poté percorrere evidentemente il tragitto da Brindisi a Roma in cinque giorni, con una media di 80 miglia al giorno (circa 120 km). Plut., *Cato Maior*, 14, 4.



Fonti principali per ricostruire l'istituzione augustea sono un passo di Svetonio,<sup>112</sup> l'editto di Sesto Sotidio Strabone Libuscidiano riportato in una epigrafe rinvenuta a Burdur,<sup>113</sup> ed una allusione al provvedimento rinvenibile in un passo di Procopio.<sup>114</sup>

L'istituzione augustea alla luce di questi documenti pare profilarsi innanzitutto non solamente come un servizio postale ma piuttosto come un vero e proprio servizio di informazioni e di trasmissione delle disposizioni a mezzo di corrieri, *ut adnuntiari cognoscique posset*, essenziale per garantire la sicurezza dello stato.<sup>115</sup>

Secondo l'editto di Sesto Sotidio ad utilizzare il servizio erano viaggiatori per ragioni di stato in possesso di un apposito permesso chiamato diploma,<sup>116</sup> una autorizzazione scritta munita del sigillo imperiale.<sup>117</sup> Ad essi, elencati in ordine gerarchico nell'editto,<sup>118</sup> le città ed i villaggi avevano l'obbligo di fornire fino ad un massimo di dieci carri ed altrettanti muli (raddoppiabili nel caso fossero stati invece forniti asini). Gli utenti dovevano pagare la prestazione per una tratta definita (che nell'editto non superava comunque i 40 stadi) nella misura di dieci assi per ogni carro e quattro per ogni mulo (o nel caso per due asini). Nessuno poteva usufruire di veicoli gratuiti. Ai privati, specie se mercanti che trasportavano merci per uso privato non doveva essere fornito alcunché. I membri del comitatus, coloro che prestavano servizio nelle province, insieme ai liberti, ai servi dell'imperatore ed agli animali, potevano usufruire dell'alloggio gratuito nella mansio.

In età imperiale la concessione dei permessi per l'utilizzo del servizio, detti in questa fase *evectiones*,<sup>119</sup> si allargò progressivamente ai militari ed alle mogli ed ai figli degli autorizzati, divenendo così uno strumento di complicata e difficile gestione sia in relazione al rilascio che al controllo. Conseguentemente si dilatò anche il numero degli abusi e dei soprusi ai danni delle comunità locali che avevano gravosi obblighi relativi alla conduzione del servizio, tanto che imperatori come Traiano, sotto il quale compare per la prima volta il termine di denominazione del servizio poi affermatosi di *cursus publicus*, dovettero intervenire per limitare gli abusi. Anche il futuro imperatore Pertinace quando era ancora comandante di una corte fu costretto a continuare il

---

<sup>112</sup> Suet, *Aug.*, 49,3. Secondo Di Paola la notizia di Svetonio non deve essere limitata al capitolo 49 della vita di Augusto ma inquadrata nel più ampio piano difensivo, all'interno del quale si innesta la politica dei trasporti e della viabilità perseguita da Augusto. Quindi i capitoli 30, riparazione delle strade, 32, sicurezza sulle strade, 37, cura viarum e 50, permessi di viaggio, integrano e definiscono meglio la portata delle disposizioni augustee sul *cursus vehicularis*. L. Di Paola, *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Messina, 1999, p. 30.

<sup>113</sup> S.E.G. 26, 1979, n. 1392; Mitchell, "Requisitioned Transport in the Roman Empire", *JRS*, 56 (1966), p. 110 segg..

<sup>114</sup> Prokop., *Arc.*, 30, 2.

<sup>115</sup> RG, 27,2.

<sup>116</sup> Tac., *Hist.*, II, 54; Plin., *Ep.*, X, 45, 64, 120, 121.

<sup>117</sup> Suet., *Aug.*, 50.

<sup>118</sup> Risultano elencati il procurator e suo figlio, poi i militantes, senatori, cavalieri, centurioni ciascuno con indicato il numero di carri e di muli che aveva diritto a richiedere.

<sup>119</sup> L'*evectio* è un titolo personale, non cedibile, che conteneva in genere il nome dell'autorità che l'aveva rilasciato, la data di scadenza, il nome dei viaggiatori, l'itinerario, gli animali, il cui numero era in relazione alla funzione svolta dal viaggiatore, i veicoli, gli accessori, il peso, eventuali annotazioni ed il diritto alla tractoria, ovvero al vitto durante il viaggio. Cod. Theod., VIII, 5, 9, 12, 39, 49, 56.

suo viaggio a piedi essendo stato scoperto sprovvisto di permesso.<sup>120</sup> Con Nerva le spese per il funzionamento furono assunte dal fisco imperiale.<sup>121</sup> Con Adriano il *cursus publicus* divenne una situazione diffusa in tutto l'impero. In età costantiniana i clerici dell'ecclesia catholica,<sup>122</sup> parificati a funzionari statali, iniziano, in un quadro di acquisizione crescente di privilegi e di esenzioni,<sup>123</sup> ad utilizzare il *cursus publicus* sia in occasione di eventi quali i concili, i sinodi e le consacrazioni sia per partecipare alle più disparate manifestazioni ufficiali.<sup>124</sup> Anche qui l'ottenimento di *evectiones* e *tractoriae*, il vitto durante il viaggio, degenerarono in abusi. A caterve, nota Ammiano Marcellino, i clerici viaggiano con la scusa dei concili a spese dello stato da una parte all'altra dell'impero.<sup>125</sup>

Non conosciamo nei dettagli la struttura e l'ordinamento del servizio. All'inizio la direzione fu all'inizio assunta da Augusto che delegò due prefetti del pretorio incaricando anche dei liberti di funzioni ispettive e di controllo. Con Adriano appare la figura del *praefectus vehiculorum* che vigila sull'andamento complessivo del servizio, le condizioni delle strade e quelle delle *stationes*.

In questo quadro organizzativo le stazioni postali, *mutationes* e *mansiones*, erano essenziali per l'efficienza del servizio. Esse si articolavano in locali destinati all'alloggio, in stalle e in magazzini. Molto spesso erano presenti anche degli impianti termali. La loro gestione era affidata nel periodo tardo repubblicano e durante il principato ai titolari di imprese di trasporto vincitori di aste.<sup>126</sup> Nei primi tre secoli dell'impero a gestire le *stationes* erano appaltatori mentre dall'età costantiniana il compito è ricoperto da un *manceps* o *praepositus mansionum*, in genere un curiale, particolarmente ricco e per questo tenuto ad adempiere obblighi verso la città e lo stato. Tra i compiti del *praepositus* il reperimento degli animali, la loro custodia e cura e la ricerca in caso di sottrazione, l'obbligo di fornirli ai viaggiatori autorizzati, l'ordine di non farne uscire giornalmente dalla *mansio* più di cinque, ovvero l'ottava parte della dotazione di ciascuna *statio*. A recapitare le missive custodite in borse di cuoi erano i *tabellarii*,<sup>127</sup> cui si affiancavano *cursores*, *speculatores*, *veredarii*, corrieri che a cavallo recavano i dispacci più urgenti. Mansioni analoghe disimpegnavano in questo settore dell'amministrazione imperiale i *frumentarii* e, con Costantino, gli *agentes*,<sup>128</sup> che

---

<sup>120</sup> S.H.A., *Capitol.*, *Pert.*, I, 6.

<sup>121</sup> *Vehiculazione Italiae remissa* cfr. H. Mattingly, *Roman Imperial coinage*, II, p.229 § 93.

<sup>122</sup> A questi viaggi vanno accostati anche i pellegrinaggi delle sante nobildonne: Aetheria, *Itin. Eger.* 120, 122, 124, 128, 130, 182; Melania, *V. Mel.*, 52.

<sup>123</sup> A. Piganiol, *L'empire chrétien (325-395)*, paris, 1972, p. 32 segg.; S. Mazzarino, *L'impero romano*, 3, Bari, 1976, p. 652 segg..

<sup>124</sup> L. Di Paola, *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Messina, 1999, p. 33-40.

<sup>125</sup> *Amm.*, XXI, 16, 18. Giuliano impedì l'uso ai clerici *Cod. Theod.*, XI, 16,10.

<sup>126</sup> *CIL*, I<sup>2</sup> 808; VI, 8468-9; *Tac., Ann.*, 3, 31.

<sup>127</sup> *Cic., Phil.*, II, 31; *Att.*, XII, 1; *Plin., Ep.*, X, 64.

<sup>128</sup> *Cod. Theod.*, VI, 27, 1-3.

trasmettevanogli autografi imperiali, e i *principes agentium*, che svolgevano attività ispettiva e di controllo.<sup>129</sup> Con quest'ultimo imperatore il rispetto delle norme veniva verificato dai curiosi.

Nelle *stationes* la vita era affidata a responsabili denominati *mancipes* o *curiales* o, infine *praeposti mansionis* che si avvalevano di *stationarii*.<sup>130</sup> La cura degli animali da trasporto era demandata agli *stratores*<sup>131</sup> ed ai *muliones*.<sup>132</sup> Ad accompagnare i viaggiatori da una *statio* all'altra ed a riportare indietro i veicoli erano poi gli *hippocomi*,<sup>133</sup> tra i soggetti più vessati. Accanto ad essi i conducenti di carri o *carpentarii*<sup>134</sup> e gli addetti alla cura ed al trasporto dei bagagli, *bastagarii*,<sup>135</sup> e per i compiti più gravosi i *catabolenses*.<sup>136</sup> Apposite scorte difendevano i viaggiatori dai *latrones* e *grassatores* che pullulavano sulle strade.

Due i tipi di viaggio che il servizio consentiva il *cursus celer* o *velox* che era fatto utilizzando vetture leggere *redhae* o il *cursus tardus* con carri di tipo pesante destinati a trasportare le merci.

I privati utilizzavano invece propri corrieri, *tabellari* e *cursores* o ricorrevano ai flussi commerciali per inoltrare merci e corrispondenza. Il sistema si configurava come una società di mutua assistenza a scopi postali.<sup>137</sup>

## 10.8. La velocità

Dalle fonti possiamo ricavare alcune indicazioni sui tempi di viaggio nell'antichità che comunque, a causa di molteplici varianti, non sono generalizzabili.<sup>138</sup> Mentre a piedi un viaggiatore percorreva in genere dalle 20 alle 25 miglia (30 ai 35 km) al giorno le staffette a cavallo del *cursus publicus* riuscivano a mantenere normalmente una media di 5 miglia all'ora, per un totale di 50 miglia al giorno (75 km.). Da Ovidio<sup>139</sup> apprendiamo che una lettera da Brindisi a Roma impiegò per le 365 miglia nove giorni ma sappiamo anche che sempre in nove giorni Traiano ricevette una lettera dalla Bitinia. Più veloce rispetto a queste medie fu certamente Catone che nel 191 a.C., stando a Plutarco, coprì il tragitto da Brindisi a Roma in cinque giorni, con una media di 80 miglia al giorno (circa 120

---

<sup>129</sup> Cod. Iust., XII, 21, I; A. Giardina, *Aspetti della burocrazia nel basso impero*, Roma, 1977, p. 64 segg.; A. M. Ramieri, *I servizi pubblici*, Roma, 1996, p. 100.

<sup>130</sup> Cod. Theod., VIII, 5, 1.

<sup>131</sup> S.H.A., Spart., *Carac.*, VII, 1.

<sup>132</sup> Cod. Theod., VIII, 5, 10.

<sup>133</sup> Cod. Theod., VIII, 5, 37.

<sup>134</sup> Cod. Theod., VIII, 5, 31.

<sup>135</sup> Cod. Theod., VIII, 4, 11.

<sup>136</sup> Cass., *Var.*, III, 10; IV, 47.

<sup>137</sup> U. E. Paoli, *Vita romana*, Milano, 1980, p. 166.

<sup>138</sup> L. Casson, *Viaggi e viaggiatori dell'antichità*, Milano, 1978<sup>2</sup>.

<sup>139</sup> Ovid., *Ex Ponto*, IV, 5, 1-8.

km).<sup>140</sup> Ancora più veloce fu Cesare<sup>141</sup> che nel 58 a.C., raggiunse in otto giorni Ginevra, distante da Roma, da cui era partito, 800 miglia, e più di lui Tiberio, invece, che per rivedere il fratello Druso morente si precipitò in ventiquattro ore da Pavia in Turingia, distante 200 miglia.<sup>142</sup>

Più lunghi, ovviamente, i tempi dei viaggi con carri. La carruca manteneva una media di 5 miglia orarie. Cicerone nel 51 a.C., impiegò sette giorni per coprire presumibilmente in carrozza la tratta della via Appia, da Benevento a Taranto. Fino a Venosa il percorso montano lo obbligò a tenere una media di 19 miglia al giorno mentre nella zona pianeggiante riuscì a raggiungere una media di 32 miglia.<sup>143</sup> Orazio, invece, percorse in quindici giorni il tragitto tra Roma a Brindisi, passando per la futura Appia Traiana. Sempre Cicerone usando un carro leggero coprì in dieci ore di viaggio notturno, le 56 miglia, (83 km) lungo la via Cassia e l'Amerina, che separavano Roma da Amelia.<sup>144</sup>

## Conclusioni

La via Egnazia è l'intervento infrastrutturale con cui i Romani definiscono ed organizzano a partire dalla II metà del II sec. a. C. una millenaria direttrice di comunicazione E-O tra il basso Adriatico e l'Egeo settentrionale. La strada, come testimonia Strabone,<sup>145</sup> aveva come punto di diramazione alla sua estremità occidentale, sulla costa adriatica, la città di *Apollonia*. Sulla via Egnazia si innestava una strada proveniente da *Epidamnos* (Dyrrachium), denominata convenzionalmente negli studi ramo settentrionale della via Egnazia o più comunemente e semplicemente via Egnazia, in un punto, valutato da Strabone equidistante tra le due città, che, perlomeno nel periodo in cui furono scritti due itinerari contenuti nel complessivo *Itinerarium Provinciarum*, coincideva o comunque aveva come statio immediatamente successiva la località di Clodiana, qualificata mansio Coladiana in una terza fonte itineraria, l'*Itinerarium Burdigalense*.

Riunitesi le due vie in un unico percorso questo imboccava la media valle dello Shkumbin risalendola sin nei pressi dell'altura di Sopi Polis, nella zona di Haxhi Beqarit, dove la strada antica era costretta dalla morfologia della valle a passare dalla riva destra a quella sinistra dello Shkumbin. Sicuramente da questa zona, ma forse anche da più a valle, la via era detta, scrive Strabone, ἐπὶ Κονδαουιάς, la strada della *Candavia*, dal nome di una montagna illirica. Questa parte della strada attraversava per l'appunto una regione montuosa che dobbiamo ritenere per gli antichi si estendesse almeno sino alla regione dei laghi di *Lychnidòs* (lago di Ochrida, laghi di Grande e Piccolo Prespa). Da *Lychnidòs* la via proseguiva verso i passi montani lungo i quali correva il confine tra Illyricum e

---

<sup>140</sup> Plut., *Cato Maior*, 14, 4.

<sup>141</sup> Plut., *Caesar*, 14, 4.

<sup>142</sup> Plin., *N.H.*, VII, 84; *Val. Max.*, V, 5, 2.

<sup>143</sup> Cic., *Att.*, V, 4-6.

<sup>144</sup> Cic., *Pro Rosc.*, VII, 19.

<sup>145</sup> Strab., VII, 7, 4.

Macedonia. Attraverso di essi il percorso consentiva l'accesso ad un distretto della Macedonia settentrionale, la Lyncestide, e al suo centro principale, *Herakleia Lynkestidos*, dove approdava anche un percorso dall'importante nodo viario di Stobi.

La via Egnazia toccava poi *Edessa*, e quindi, attraverso la pianura macedone, per *Pella* giungeva a *Thessalonica*. La città del golfo termaco era situata però solamente a metà del percorso che terminava a *Cipsela* sull'*Ebro*.

In questo suo percorso, datone l'ampio raggio, la via affrontava le più diverse configurazioni morfologiche: dai terreni in pianura ai margini della zona paludosa della Muzakja alle terrazze fluviali lungo lo Shkumbin e alle sponde di laghi, dall'attraversamento di selle fra sistemi di basse colline alle salite impegnative sui fianchi delle montagne cui seguivano a volte discese ripide. Tuttavia gli ingegneri romani che costruirono la strada riuscirono ad evitare, tranne che in pochi inevitabili situazioni, andamenti caratterizzati da bruschi sbalzi di quota. Nel tracciato della via Egnazia ritroviamo evidente il rispetto di quelli che sono emersi da sempre come principi cardine della tecnica costruttiva stradale romana: il raggiungimento delle varie mete, nel modo più diretto, comodo ed economico possibile, innanzitutto ed avendo i traguardi a lungo raggio in prima considerazione, e, poi, l'esclusione dei suoli soggetti alle inondazioni, e, anche, le inutili forzature del terreno.

Nonostante la via Egnazia sia stata una tra le più importanti vie di comunicazione del mondo romano e due secoli di ricerche archeologiche e di studi sedimentatisi in una stratigrafia bibliografica non sterminata ma comunque consistente lo stato delle conoscenze sul percorso sono purtroppo assai lontane dal poter essere definite soddisfacenti. Al riguardo non risponde forse neppure completamente al vero quanto il Wilkes afferma nell'introduzione alla Map 49 Illyricum del Barrington Atlas of the Greek and Roman World<sup>146</sup> ovvero "*the general line of the road is not in doubt, although its exact course, and the locations of some minor stations recorded in TabPeut, have yet to be identified*". Ci sono infatti, per esempio, completamente sconosciuti non solo nel dettaglio il tracciato ma finanche la linea generale seguita dalla strada tra Kuç e Muriqan. Inoltre troppo spesso si è sbrigativamente fatto coincidere ogni ipotesi ricostruttiva del percorso con l'andamento seguito dalle strade moderne<sup>147</sup> mentre questa circostanza si presenta solamente nei casi in cui effettivamente la configurazione fisica del territorio obbliga il percorso in ambiti ristretti.

Pur esistendo probabilmente, fin dall'età del bronzo, come fa arguire la vivace attività metallurgica, nella regione attraversata dalla tratta occidentale della via Egnazia una serie di percorsi che

---

<sup>146</sup> J. J. Wilkes, "Map 49 Illyricum. Introduction" (compiled 1995), in R. J. A. Talbert, *Barrington Atlas of the Greek and Roman World, Map-by-Map Directory*, Volume II, Princeton, 2000, p. 749.

<sup>147</sup> La coincidenza della strada moderna con l'antico percorso è stata sostenuta in termini generici di recente per la tratta tra Bradashesh e Mirakë M.G. Amore, L. Bejko, Y. Cerova, I. Gjipali, "The via Egnatia (Albania) Project and the bridge at Topçias", *JRA*, 14 (2001), p. 381.

mettevano in relazione in maniera continuativa giacimenti, officine, punti di approvvigionamento, mercati, scali i tentativi di individuazione di piste e per il periodo greco, macedone e illirico, anche di veri e propri manufatti stradali non hanno prodotti sinora risultati. E così anche i tentativi di accreditare l'esistenza di strutturazioni e pavimentazioni riferite al regno illirico o quelli tesi a pervenire ad inquadramenti cronologici di fasi costruttive precedenti l'intervento dei Romani ed, in maniera analoga, di quelle successive non paiono adeguatamente supportate da indagini di scavo ma si basano esclusivamente su osservazioni macroscopiche del tracciato e misurazioni talvolta discordanti della sua ampiezza. Lo Shtylla,<sup>148</sup> che riassume le tesi del Ceka e dal Papajani,<sup>149</sup> considera pre romani (illirici), per esempio, i resti visibili presso Gurat e Zeza di Xhyrës ed un muraglione sostruttivo nei pressi di Qafë Thane con la motivazione che la loro larghezza (1,2-1,8 m) avrebbe permesso il solo transito dei cavalli e delle bestie da soma e non dei carri. Già l'Hammond sottolineò i limiti di questi tentativi di agganciare le ampiezze dei tracciati ed i loro andamenti alle fasi costruttive.<sup>150</sup> A questo proposito appare difficile che regno illirico di Agron e, poi, della moglie Teuta, che era riuscito a sviluppare strutture statuali solamente verso la metà del III sia riuscito a dar luogo ad opere di pavimentazione stradale in un territorio su cui tra l'altro su cui non è certo abbia tra l'altro stabilito il suo controllo. Diversa la questione relativa agli interventi stradali di età macedone. Infatti è sicuro che alcune tratte della la strada che poi diverrà la via Egnatia, come quello attraverso il défilé di Kirli Derven, erano delimitate e segnate da horoi (ΟΡΟΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ) e da pietre stradali che recavano le distanze in stadi. I macedoni compirono sicuramente interventi di manutenzione e riparazioni stradali nel 190 a.C. sotto Filippo V per agevolare, come specificatamente richiesto dai romani, il passaggio al console Lucio Cornelio Scipione. L'unica lettura di un probabile intervento infrastrutturale macedone nella zona presa in esame è quella relativa al ponte di Topçias, fatta dall'Hammond, che però è stata di recente rimessa in discussione a seguito di indagini archeologiche che avrebbero appurato la costruzione del manufatto in età romana.<sup>151</sup>

Probabilmente i romani non si giovarono di esperienze costruttive precedenti. I loro intervento si connota invece come del tutto innovativo e presuppone adeguati, codificati presupposti di conoscenza (economica, geografica, etnografica, geometrica) e di organizzazione, i soli capaci di

---

<sup>148</sup> V. Shtylla, *Rruget dhe urat e vjetra ne shqiperi*, Tirane, 1997, p. 11, 32, 35.

<sup>149</sup> N. Ceka-L. Papajani, "Rruga në luginën e Shkumbint në kohën antike" *Monumentet* 1 (1971), p. 43-59 (specie fig. 6,7 e 8) ; N. Ceka-L. Papajani, "La route de la vallée du Shkumbin dans l'antiquité," *Studia Albanica* 9/1 (1972), p. 95-106

<sup>150</sup> "I am less confident about the attribution of forms of construction and types of zigzag than the authors (N. Ceka-L. Papajani), but the broad distinction between packhorse tracks and carriageable gradients can be made firmly". N.G.L. Hammond, "The western part of the via Egnatia", *JRS* 64 (1974), p. 186-187.

<sup>151</sup> N.G.L. Hammond, [Nota 175], p. 191; N.G.L. Hammond, [Nota 179], p. 25; N.G.L. Hammond [Nota 136], p. 235. M.G. Amore, L. Bejko, Y. Cerova, I. Gjipali, "The via Egnatia (Albania) Project and the bridge at Topçias", *JRA*, 14 (2001), p.

ridefinire con coerenza e ricontestualizzare alle nuove realtà istituzionali i territori. Precedenti andamenti curvilinei vengono sostituiti, anche grazie ad interventi di bonifica di aree acquitrinose, da lunghi rettili che a volte trascurano centri preesistenti per andare a determinare nuovi assi del popolamento. A volte le piste precedenti vengono pavimentate. I corsi d'acqua vengono superati con ponti in pietra. Nell'attraversamento di alcune aree si ricorre alla costruzione di viadotti e di muri sostruttivi.

I Romani diedero luogo alla costruzione della via immediatamente dopo o comunque al massimo nel quarto di secolo successivo al varo dei provvedimenti compendiatati nell'espressione di Floro *Metello ordinanti cum maxime Macedoniae statum* attraverso i quali si diede ordinamento dopo i decisivi avvenimenti del biennio 148-146 a.C. alla provincia di Macedonia e si realizzarono tutte le condizioni politiche e giuridiche per l'utilizzazione del suolo da parte dei nuovi occupanti.

In questo arco cronologico in particolare la circostanza, riferita da Strabone, che la strada fosse "βεβηματισμένη κατὰ μίλιον καὶ κατεστηλωμένη" potrebbe richiamare ed essere un puntuale adempimento della *lex Sempronia viaria*<sup>152</sup> che, tra l'altro, ufficializzava e rendeva obbligatoria la presenza regolare dei milliari. Inoltre la costruzione sempre nella II metà del II sec. a.C. della via Domizia<sup>153</sup> potrebbe far ricondurre ad un unico contesto temporale e strategico le due infrastrutture concepite e costruite quasi ad abbracciare simultaneamente i nuovi territori che i Romani erano andati acquisendo nel bacino del Mediterraneo.

A presiedere alla costruzione della nuova infrastruttura furono naturalmente, insieme e non disgiunte, esigenze militari volte a favorire attraverso un veloce movimento delle truppe il controllo della nuova provincia e motivazioni economiche, la messa in produzione, per così dire, dei nuovi territori e delle relative popolazioni. La nuova via doveva servire sotto questo profilo ad innescare una ripresa economica generale della regione che dopo i severi provvedimenti presi nel 168 a.C era piombata in uno stato di grave prostrazione i cui effetti devastanti ad un secolo di distanza Strabone poteva ancora apprezzare<sup>154</sup> e che sono evidenziati in altri passi di fonti storico letterarie del I sec. d.C. che descrivono a ridosso di alcune tratte della strada un paesaggio desolato.

La via Egnazia rientra senza possibilità di equivoci, e il ritrovamento avvenuto nel 1974 nei pressi di Thessalonica nei terreni alluvionali del fiume Gallikos di un miliario recante il nome del probabile costruttore ha posto fine ad ogni incertezza, tra quelle vie che prendono nome, invece che dalla funzione o dalla località di destinazione, dal loro costruttore o meglio da colui che le ha lastricate secondo la tradizione riportata da Festo e da Flacco Siculo<sup>155</sup> che all'incirca nel II sec.

---

<sup>152</sup> Plutarco, *C. Gracc.*, 7

<sup>153</sup> R. Chevallier, *Rivista di topografia antica* (JAT), VI (1996), p. 25-36; G. Castellui, *Via Domitia et via Augusta*, Paris, 1997; per una bibliografia sulla via Domitia R. Chevallier, *Le voies romaines*, Paris, 1997, p. 331-332.

<sup>154</sup> Strab., VII, 7, 9.

<sup>155</sup> *De cond. Agr. Gromat.* I, 146, 2 sgg

d.C. affermava "*nam sunt viae, quae publice muniuntur et auctorum nomen optinent*". Realizzatore dell'opera fu infatti il magistrato romano, citato nel miliario rinvenuto nel 1974, Cnaeus Egnatius figlio di Caius di cui null'altro è dato conoscere al momento oltre il nome e la funzione, proconsul Ἀνθύπατος Ῥωμαίων.

La semplicità del testo, il nome del magistrato al nominativo e diverse particolarità della scrittura sia in latino che in greco riportano la datazione dell'iscrizione incisa sul miliario - e su questo gli studiosi concordano - alla seconda metà del II. Sec. a.C..

Tra la metà del II sec. d.C., data in cui avvenne la redactio in provincia della Macedonia, ed il I sec. d.C., in cui fu composto da Strabone il VII libro della Geografia in cui è riportato il nome della via Egnazia conosciamo attestati nelle fonti in tutto solamente cinque personaggi pubblici di nome Egnatius ricollegabili al costruttore della via. Di questi solamente Cn. Egnatius C. f. Stell(atina tribu) possiede i requisiti per essere identificato - ma non vi sono certezze - con il costruttore della via Egnazia, anche perchè è l'unico ricordato in collegamento con vicende della Grecia essendo citato da P. Cornelius Blasio, pretore forse tra il 175 a. C. ed il 160 a.C., in una lettera ai Corcirei contenente una copia di un Senatus Consultum.

Per quanto riguarda gli interventi successivi di manutenzione e restauro l'esame dei millari e dei manufatti stradali mette in evidenza le attività di Augusto alla cui epoca possono essere riferiti la costruzione di almeno due ponti, quello sullo Strymon e quello di Topçias, di Traiano, i cui lavori di restauro della via *longa intermissione neglectam* ci sono pervenuti attraverso l'attestazione di due millari e il cui ricordo si perpetua addirittura per secoli. Sempre dai millari emerge un indubbio interesse per il percorso da parte di Settimio Severo e di Caracalla e degli imperatori della seconda Tetrarchia. Infine indiziano di ultime manutenzione della via Egnazia la riutilizzazione dei millari più antichi con iscrizioni di età costantiniana.

Il sistema stradale di età romana nella regione centrale albanese appare costituito in età imperiale da quattro percorsi principali, uno longitudinale, la strada costiera da Dyrrachium ed Aulon, a sua volta parte di un più ampio percorso che dall'Epiro meridionale risaliva verso la Dalmazia, due percorsi trasversali, il primo da NO a SE costituito dalla strada interna da Dyrrachium verso Antipatrea che proseguendo si prolungava sino alla piana di Larissa, il secondo costituito dalla via Egnatia che da Apollonia a SO si dirigeva verso NE in direzione dell'odierna città di Elbasan da dove a sua volta, riunendosi con un percorso O-E proveniente da Dyrrachium, imboccava la valle media dello Shkumbin risalendola sino allo spartiacque tra il bacino dello Shkumbin e quello del Drin.

Per quanto riguarda le fonti scritte questi percorsi sono attestati sino ad oggi da sei millari di cui gli unici riferibili con certezza al percorso della via Egnatia sono quelli cosiddetti gemelli, risalenti al regno di Caracalla e rinvenuti rispettivamente a Struga ed ad Ohrid.



Per quanto i cosiddetti rami meridionale e settentrionale della via Egnazia compresi tra Apollonia e Dyrrachium e la città di Herakleia Lynkestidos le fonti itinerarie ricordano l'esistenza rispettivamente di:

1) 7 stationes dislocate su 153 m.p. riportate dall'Itin. Ant. 317,7-319,1 (eventualmente da aumentare di 10 m.p. nel caso si accettasse il dato della distanza tra Dyrrachium e Clodiana fornita dal codice B dell'Itin. Ant. 318,1)

2) 9 stationes dislocate su 163 m.p. nell'Itin. Ant. 329,5-330,3 (tragitto probabilmente coincidente con la via Egnatia propriamente detta da Apollonia);

3) 16 (15) di cui 8 mutatio dislocate su 177 m.p. nell'Itinerarium Burdigalense 606,9-607,8 (cui eventualmente sottrarre le 13 m.p. attribuite per la distanza tra la mansio Coladiana e la mansio Marusio ove si accettasse l'ipotesi avanzata dall'Hammond<sup>156</sup> che Marusio sia un errore del copista che ha ripetuto attribuendogli una distanza la parola mansio);

4) 10 statio nella Tabula Peutingeriana (cui forse se ne devono aggiungere almeno altre 2 non riportate a causa delle lacune con cui questo documento è giunto sino a noi);

5) L'anonimo Ravennate in più tragitti ricorda in tutto 8 stationes;

6) Il dato riportato nella compilazione di Guidone non risulta indicativo data la sua incompletezza;

Da questi dati si può dedurre che la via Egnazia misurasse tra Apollonia e Herakleia intorno ai 163 - 164 m.p. e fosse dotata di non meno di 9 stationes che da IV sec. d.C. crebbero di numero sino a divenire almeno 15.

Le proposte di identificazione avanzate dagli studiosi non paiono sempre convincenti.

E' stato possibile definire con una certa precisione il tracciato della via Egnazia tra Apollonia e Verbës e poi da Muriqan a Haxhi Beqarit. Infine da Qukës sullo Shkumbin a Radožda sulla sponda occidentale del lago di Ochrida. Certezze sono state conseguite anche per la tratta stradale antica da Durrës sino a Hanj i Goses. In altre zone l'assenza di pregresse ricerche o la mancanza di dati esatti circa le circostanze e le località in cui stati effettuati i rinvenimenti di evidenze archeologiche impedisce il riconoscimento dell'infrastruttura viaria romana. A questi problemi, generali nell'area

---

<sup>156</sup> N.G.L. Hammond, *A history of Macedonia v. I, Historical geography and prehistory*, Oxford, 1972, p. 24.

indagata, si sono aggiunti anche gli ostacoli che si frappongono alla ricostruzione provenendo dall'ambiente naturale: nelle zone di montagna tra Babjë e Qukës, soggette a smottamenti e frane, nelle aree alluvionate nella Muzakja o in quelle soggette ai mutamenti dei corsi dei fiumi le coltri, lungo le coste e il lago di Ochrida le variazioni del livello rispettivamente del mare e delle acque del lago.

Scarsissimi sono stati i dati apportati sinora dalla toponomastica data l'assenza di pregresse ricerche specifiche e la scarsa presenza nella cartografia utilizzata dei toponimi correnti ma si è avuto modo di intravedere la possibilità di conseguire grandi risultati in questo ambito di studio.

L'analisi delle notizie, peraltro molto spesso generiche, imprecise e frammentarie, relative ai resti di tracciato stradale esclude che la via Egnazia avesse una larghezza omogenea in tutta il suo percorso. Le misure della larghezza oscillano infatti dai 6,7 m, comprensivi a volte di marciapiedi ampi sino ad 1 m, ai 2,4 m di alcune zone di montagna. La larghezza è evidentemente determinata *quantum ratio utilitatis permittit*. Una misura ricorrente appare quella di 6,2 m (forse 21 piedi). Sembrano attestate le crepidines. Non sempre la strada era comoda. Sul suo aspetto getta un po' di luce una testimonianza di Malchus che definisce efficacemente il percorso che da Herakleia portava in quello che era allora l'*Epirus Nova* come δύσοδον καὶ στενήν ὁδόν.<sup>157</sup>

Nella pavimentazione, ovviamente con il condizionamento dei materiali di volta in volta disponibili, venivano usate pietre delle dimensioni 0,50-0,70 x 0,40-0,30 x 0,15-0,10. Non ci sono dati, tutt'al più auspici per future ricerche,<sup>158</sup> che confermino l'allettamento della pavimentazione su strati di materiale o viceversa direttamente sul terreno.

Alla fine di questa prima fase lo studio intrapreso sulla via Egnazia non si è risolto solamente nella predisposizione di una base conoscitiva, composta di dati e di ipotesi di lavoro, in vista di una serie di interventi sul terreno nell'ambito del *via Egnatia (Albania) Project*, ma ha già consentito attraverso l'esame delle fotografie aeree nuove acquisizioni relativamente alla ricostruzione dei tracciati viari antichi: in particolare nella zona tra Durrës e Kavaja, in quella tra Qukës e Qafë Thane e tra Izbište e Jankovec. Sono state individuate inoltre delle fasce di terreno rispettivamente tra Apollonia e Kuç e tra Lushnje e Belsh indiziate di ospitare la via Egnatia o un eventuale percorso ad essa collegato. A questo proposito appare evidente che proprio l'area compresa tra Thanaj Lushnje, Kuç e Çerrik è quella in cui urge indirizzare delle attività di ricognizione al fine di verificare l'esistenza o meno di tracciati stradali.

Ovviamente la situazione degli studi non è delle più propizie data la disastrosa situazione politica, economica e sociale in cui versa l'intera area balcanica e le dure inimicizie che dividono da sempre i

---

<sup>157</sup> *Historici Graeci Minores*, I, ed. Dindorfius, Lipsiae, MDCCCLXX, 412.

<sup>158</sup> M.G. Amore, L. Bejko, Y. Cerova, I. Gjipali, "The via Egnatia (Albania) Project and the bridge at Topçias", *JRA*, 14 (2001), p. 385.

popoli che vivono lungo l'asse della via Egnazia: albanesi, macedoni, valacchi, greci, turchi. Muri di incomprensione e di diffidenza impediscono il pieno dispiegarsi delle attività scientifiche che invece proprio per affrontare temi di così largo respiro come quelli storico territoriali tanto più avrebbero bisogno di un clima sereno e leale fatto di scambi di informazioni e di libero accesso ai dati da parte di tutti gli studiosi. Enormi difficoltà sono state riscontrate nell'acquisizione di fatto impedita di materiale cartografico, dei dati Gis e della documentazione fotografica delle evidenze archeologiche, soggetta a insormontabili restrizioni ed autorizzazioni. La ricerca archeologica appare oggi fortemente condizionata dalle ombre degli odi etnici e dalle esigenze del potere politico tanto che spesso essa finisce per privilegiare determinati campi d'indagine obliterandone altri, dando luogo a letture univoche e parziali. Sotto di essa si nascondono spesso attività di intelligence o semplicemente economiche. Non per questo dobbiamo smettere però di sperare e di ricercare la collaborazione e l'amicizia, di superare le diffidenze reciproche, di ricomporre fratture e colmare distanze. La stessa evidenza dei disastri verificatesi in passato può esserci sotto questo profilo d'aiuto. In fondo la meravigliosa contraddizione che attraversa ogni giorno la nostra esistenza e le nostre società, la vita che cerca di affermarsi sulla morte, il desiderio di felicità e di pace sulla disperazione e gli istinti distruttivi, trova la sua verità positiva ed insieme la sua possibilità di affermazione in ogni strada. Nell'Egnazia come nelle altre: l'incontro con l'Altro, il riconoscimento, il rispetto, l'ascolto, il dialogo, lo scambio, la cooperazione tra gli uomini, la Fraternità. Principi senza i quali nessuna ricerca ha alla fine senso.

## BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. *Archäologische Karte von Jugoslawien, Blatt Prilep-Bitolj*, Beograd, 1937.
- AA.VV. *Ἡ Μακεδονία 4000 χρόνια Ἑλληνικῆς ἱστορίας καὶ πολιτισμοῦ*, Athinai, 1982.
- AA.VV. *Shqiperia Arkeologjike*, Tirane, 1971, p. 10 n° 126, 127, 128, 129.
- AA.VV. *Tabula Imperii Romani, K-34 (Naissus Dyrrhachion Scupi Serdica Thessalonike)*, Ljubljana, 1976, (TIR, Naissus).

- AA. VV. *The via Egnatia under Ottoman Rule* ( a cura di E. Zachariadou), Rethymnon, 1996.
- J. ADAM "Rrugët e Shqipërisë në kohën antike", *BSHSH*, 1 (1953), p. 36-65.
- J.P. ADAM *La construction romaine. Materiaux et techniques*, Paris, 1984, (trad. it. *L'arte di costruire presso i romani. Materiali e tecniche*, Milano, 1990<sup>2</sup>, p. 302);
- J.P. ADAMS "Polybius, Pliny and the via Egnatia", in W.L. Adams and E.N. Borza, *Philip II, Alexander the Great and the Macedonian Heritage*, Washington, 1982, p. 269-302.
- ADRIATICUS "Dopo la Guerra. Parte I - Il prima e il dopo. Italia-Europa-Usa: la grande partita della ricostruzione", *Limes*, 1999, n. 2.
- H. AHRWEILER *Byzance et la mer*, Paris, 1966, p. 52, 125.
- ALBANICA* New York, 1991.
- S. E. ALCOCK *Graecia Capta*, Cambridge, 1993 (Trad. it. *Graecia Capta*, Genova, 1999).
- R. ALMAGIÀ "Le più antiche rappresentazioni cartografiche della regione albanese", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 1914, p. 601-637.
- R. ALMAGIÀ, "Note di cartografia albanese", *Rivista geografica italiana*, vol. XXIII (1916);
- R. ALMAGIÀ "I progressi recenti della conoscenza geografica dell'Albania ed il lavoro da compiersi nell'avvenire", *Atti del X Congresso Geografico Italiano*, Milano, 1927.

- R. ALMAGIÀ *Monumenta Italiae cartographica I*, Firenze, 1929.
- R. ALMAGIÀ "Albania", *Enciclopedia Italiana*, vol. II, 1929, p. 98.
- R. ALMAGIÀ *L'Albania*, Roma, 1930.
- R. ALMAGIÀ *Il mondo attuale*, Torino, 1960, vol. I, tomo II, p. 977-978.
- M.G.AMORE, L. BEJKO,  
Y. CEROVA, I. GJIPALI "The via Egnatia (Albania) Project and the bridge at Topçias", *JRA*, 14 (2001), p. 381-389.
- S. ARISTARCHIS Ἑλλ. Φιλ. Σύλλ., 13 (1879), p. 88.
- P. ARNAUD "L'Itinéraire d'Antonin: un témoin de la littérature itinéraire du Bas-Empire", *Geographia Antiqua*, II (1993), p. 33-49.
- G. AUJAC *Claude Ptolémée*, Paris, 1993.
- A. AVRAMEA *Tabula Imperii Romani, Philippi, K-35, I*, Athinai, 1993;
- A. AVRAMEA "Trace in the Roman period", *Thrace*, Athens, 1991, p. 137.
- F. BABINGER, "Ewlija Tschelebi's reisewege in Albanien", *MSOS As*, 33 (1930), p. 138-178 (r. Id., *Rumelische Streifen*, Berlin, 1938, p. 1-40).
- F. BABINGER "Die Gründung von Elbasan", *MSOS As*, 33 (1934), p. 1-10 (r. Id., *Rumelische Streifen*, Berlin, 1938, p. 53-62).
- A. BACE "Rruget shqiptare ne mesjete", *Monumentet*, 1/1984, p. 59 - 68.
- A. BACE "Struktura urbane ne Iliri ne vitet 168 p.e.s.-211 e.s.", *Iliria*, 1/1986, p. 215 - 220.

- A. BACE, A. MEKSI,  
E. RIZA *Historia e Arkitektures Shqiptare*, Tirane, 1980.
- A. BADELLAS,  
K. MELFOS "Egnatia Odos (De via militari romanorum). The ancient and the modern Egnatia Odos", *Elimeika*, 37, 1996.
- L. BAGROW "The origin of Ptolemy's Geografia", *Geografiska Annaler*, 27, p. 318-387.
- R. BALADIÉ "Notice" a Strabon, *Géographie*, Tome IV (livre VII), Paris, 1989, p. 7-8.
- A. BALDACCI *L'Albania*, Roma, 1929.
- A. BALDACCI *Studi speciali albanesi*, 3 voll., Roma, 1932-1937; Istituto di Studi Adriatici, *Albania*, Venezia, 1939.
- A. BALDACCI *Itinerari Albanesi*, Roma, 1917.
- E. BANFI "Aree latinizzate nei Balcani e una terza area latino-balcanica", *Istit. Lomb. (Rend. Lett.)*, 106 (1972), p. 185-233.
- E. BARBARICH *Albania (Monografia antropogeografica)*. Roma, 1905.
- M. BARLETIUS *Vita Scanderbegi*, fol. 226 T. III.
- T.D. BARNES, "Imperial Campaigns, A.D. 285-311", *Phoenix*, XXX (1976), p. 174-193.
- T.D. BARNES *The New Empire of Diocletian and Constantine*, Cambridge Mass., 1982, p. 47-87 (specialmente p. 68 segg.).

- R. L. BEAUMONT "Greek Influence in the Adriatic Sea before the fourth Century B.C.", *JHS*, 56 (1936), p. 201.
- L. BEJKO "Some problems of the Middle and Late Bronze Age in Southern Albania" *Bulletin of the Institute of Archaeology*, UC London, 1994, p. 105-126.
- S. BELLINO s.v. "Cursus publicus", *Diz. Ep.*, II, 1910, p. 1404-1425;
- PIERRE BELON  
(Petrus Bellonicus  
Cenomanus) *Les observations des plusieurs singularitez & choses memorables, trouuees en Grece, Asie, Iudee, Egypte, Arabie, & autres pays estranges, redigees en trois liures*, 1555.
- J. BELOCH *Gr. Gesch.*, III, 1, p. 528.
- BERETI "Gjurmë të fortifikimeve në vendbanimin në Treport", *Iliria* 1-2 (1993), p. 143-160.
- N. BERGIER *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain*, Paris, 1622 (rist. Bruxelles 1728).
- M. BERTINETTI "La cura viarum", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 38.
- A. BERXOLI,  
P. QIRIAZI *Albania Aspectos geograficos*, Tirana, 8 Nentori, 1986.
- A. BËRXHOLI,  
P. QIRJAZI,  
M. BEJLERI *Gjeografia e Shqipërisë*, Tirane, 2000, p. 118-119.

- J. M. BETRAND "Continent et antre-mer, l'espace vécu des romains", *L'Illyrie meridionale et l'Epire dans l'antiquite*, Clermont Ferrand, 1987, p. 265-270.
- E. J. BICKERMAN "Bellum Philippicum. Some Roman and Greek Views concerning the causes of the second Macedonian War", *CPh*, XL (1945), p. 137-148;
- V. BITRAKOVA  
GROZDANOVA "La via Egnatia entre Lychnidos et Pons Servili (nouvelles preuves archéologiques)", *Ancient Macedonia (APXAIA MAKEΔONIA)* VI, Thessaloniki, 1996 (1999), p. 157.
- A. BLANC *Géographie des Balkans*, Paris, 1965.
- F. BLUME,  
K. LACHMANN,  
A. RUDORFF, *Gromatici Veteres. Die Schriften der römischen Feldmesser*, Berlin, 1848.
- N. BODINAKU "Varreza tumulare e Pazhokut", *Iliria*, 1/1982 , p. 49-101.
- F. BONASERA *L'Albania. Aspetti geografici*, Herbita, 1981.
- G. BONORA MAZZOLI "La rete stradale", *Milano capitale dell'impero romano, 286-402 d.C.*, Milano 1990, p. 26-28.
- L. BOSIO "L'Istria nella descrizione della Tabula Peutingeriana", *Atti e Mem. Soc. Istriana Arch. e St. Patria*, XXII (1974), p. 17-95.
- L. BOSIO *La Tabula Peutingeriana*, Rimini, 1983.
- L.. BOSIO *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova, 1991, p. 15.
- BOURCART *L'Albanie et les Albanais*, Brossard, 1921.



- L. BRACCESI *Grecità Adriatica*, Bologna 1979, p. 113.
- F. BRAUDEL *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949, p. 261.
- A. BOUE *La Turquie d'Europe*, I-II, Paris, 1840.
- T. R. S. BROUGHTON *The magistrates of the Roman Republic*, New York, 1952.
- V. BUHARAJA, "Rreth mbishkrimeve te kalase se Elbasanit", *Studime Historike*, 1967/1, p. 85 - 106.
- BÜRCHNER s.v. "Clodiana", *RE*, IV I, c. 62.
- E. BADIAN "Notes on Roman Policy in Illyria" (1952), *Studies in Greek and Roman History*, Oxford, 1964, p. 1-33.
- H., H. BUSCHHAUSEN *Die Marienkirche von Apollonia Albanien, Byzantiner, Normanen und Serben in Kampfum die Via Egnatia*, Wien, 1976.
- P. CABANES *L'Épire de la mort de Pyrrhus à la conquête romaine*, Paris, 1976, p. 216 segg;
- P. CABANES "Notes sur les origines de l'intervention romaine sur la rive orientale de la mer Adriatique 229 - 228 avant J.C". *Actti Lecce Matera*, p. 187-204.
- ÇABEJ "Die alter Wohnsitze der Albaner", *Atti e Memorie del II Congresso internazionale di scienze onomastiche*, Firenze, 1962, p. 246.

- CAGNAT *Cours d'epigraphie latine*, 1889, p. 31, 237-241;
- M. CALZOLARI "Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana: l'It. Ant.", *Mem. Lincei*, s. IX, VII (1996), p. 367-517.
- E. G. CAMARIRO "Deformations et hallucinations de la cartographie de Ptolémée", *Abstracts of the 18<sup>th</sup> Intern. Geogr. Congres, Rio de Janeiro 1956*, p. 5 segg;
- E. CAMPANILE "Le lingue dell'Impero", *Storia di Roma*, 4, Torino, 1989, p. 685-686.
- L. CANALI *Controstoria di Roma*, Firenze, 1997, p. 244, n. 6.
- L. CASSON *Viaggi e viaggiatori dell'antichità*, Milano, 1978<sup>2</sup>.
- S. CASSON *Macedonia, Thrace and Illyria*, Oxford 1926.
- G. CASTELLUI *Via Domitia et via Augusta*, Paris, 1997.
- A. CAUSHI "Transporti ne Elbasan gjate shekujve", *Etnografia Shqiptare* II, 1963, p. 144.
- H. CEKA "Zbulimi i nje nekropoli ne Elbasan", *BUSHT*, 1948, p. 64.
- H. CEKA "Perputhje onomastike iliro-epirote", *Studime Historike*, 2/1965.
- H. CEKA, "Dega jugore e rrugës Egnatia", *Monumentet*, 2 (1971), p. 25-35.
- H. CEKA, "La branche sud de la voie Egnatia", *Monumentet* 1 (1971), p. 25-35.
- H. CEKA "Nga historia e lashte e Skampinit", *Iliria*, 2 (1972).
- H. CEKA "Shenime nga gjeografia historike e Ilirise se Jugut", *Iliria*, 11 (1984).

- N. CEKA "Fortifikime të vona antike pranë rrugës Egnatia", *Monumentet*, 7-8 (1974), p. 71-86.
- N. CEKA "Ad Quintum", *Iliria*, 6 (1976), p. 287.
- N. CEKA "Vanri i nje luftetari ilir nga Belshi", *Iliria*, 6 (1976).
- N. CEKA-L. PAPAJANI "Rruga në luginën e Shkumbint në kohën antike", *Monumentet* 1 (1971), p. 43-59.
- N. CEKA-L. PAPAJANI "La route de la vallée du Shkumbin dans l'antiquité," *Studia Albanica* 9/1 (1972), p. 85.
- N. CEKA, L. PAPAJANI "Nymfeu dhe termet e stacionit Ad Quintum," *Monumentet* 4 (1972) p. 29-57.
- R. CHEVALLIER *Le voies romaines*, Paris, 1972, p. 3; id. 2<sup>o</sup> ediz., Paris, 1997, p. 29.
- R.CHEVALLIER-  
A. CLOS-ARCEDUC-  
J. SOYER, "Essai de reconstitution du réseau gallo-romain. Caractères et méthode", *RA*, 1962-1, p. 1-49.
- C. CICHORIUS *Römische Studien*, Berlin, 1908, p. 116-125.
- E. D. CLARKE, *Voyages en Russie, en Tartarie et en Turquie*, Paris, 1812.
- G. CLEMENTE "La guerra annibalica", *Storia di Roma* 2, L'impero mediterraneo, I. La repubblica imperiale. Torino, 1990, p. 83.
- G. CLEMENTE *Le grandi conquiste mediterranee*, Rocca S. Casciano, 1945, p. 62.

- F. COARELLI "Colonizzazione romana e viabilità", *Darch*, serie 3, VI (1988), 2, pp. 35-48.
- A.K. COBA "*Studi sulla via Egnatia. 'Iter, quod ducit a Dyrrachio per Macedoniam et Thessaliam'*", Tesi di laurea, anno accademico 1935-36, Facoltà di Lettere della Regia Università degli Studi di Roma.
- P. COLLART "Une réfection de la 'Via Egnatia' sous Trajan", *BCH*, 59 (1935), p. 395-415.
- P. COLLART "Les milliaires de la via Egnatia", *BCH* 100 (1976), p. 177-200.
- P. COLLART "Philippe: Villes de Macédoine Ecole française d'Athènes", *Travaux et mémoires*, Fasc. V,
- M. E. COLONNA *Gli storici bizantini dal IV al XV sec.*, Napoli, 1956, p. 77 segg..
- F. CORDANO *La geografia degli antichi*, Bari, 1993, p. 119.
- V. CORONELLI, *Isolario, descrizione geografico-historica, sacro-profana, antico-moderna, politica, naturale e poetica ... di tutte l'isole ... del globo terracqueo ... del P. Maestro Vincenzo Coronelli ...*, In Venetia [s.n.], 1696-1697.
- V. CORONELLI *Corso geografico universale, o' sia, La terra divisa nelle sue parti, e subdistinta ne' suoi gran regni, esposta in tavole geografiche, ricorrette, et accresciute di tutte le nuove scoperte, ad uso dell'Accademia cosmografica degli Argonauti dal padre maestro Vincenzo Coronelli ...*, A spese dell'Autore, Venetia, 1692-[1694].
- V. CORONELLI *Atlante veneto, nel quale si contiene la descrizione geografica, storica, sacra, profana, e politica, degl'imperij, regni, provincie, e stati dell'Universo ... Opera e studio del padre maestro Coronelli ...*

*ad uso dell'Accademia cosmografica degli Argonauti ...*, Domenico Padovani, Venetia, 1690.

- E. M. COUSINÉRY *Voyage dans la Macédoine*, Paris, 1831.
- O. CUNTZ "Imperatoris Antonini Augusti Itineraria Provinciarum et Maritimum", *Itineraria romana*, I, Lipsiae 1929 (ed. ster. Stutgardiae 1990), p. 1-85.
- O. CUNTZ "Itinerarium a Burdigala Hierusalem usque et ab Heracla per Aulonam et per urbem Romam Mediolanum usque", *Itineraria romana*, I, Lipsiae 1929 (ed. ster. Stutgardiae 1990), p. 86-102;
- J. CVIJIĆ, *Osnovi za geografije i biologije Makedonije e i Stare Srbije*, III, Beograd, 1911, p. 700-701.
- DAL PIAZ, DE TONI, ALMAGIÀ "Studi geologici. Relazione della Commissione per lo studio dell'Albania", *Atti S.I.P.S.*, Roma, 1915.
- P. L. DALL'AGLIO "La ricostruzione della viabilità romana: appunti metodologici", *Vie romane tra l'Italia Centrale e la pianura padana*, Modena, 1988, p. 193-206.
- P. L. DALL'AGLIO, "Geomorfologia e topografia antica", *La topografia antica*, Bologna, 2000, p. 191 segg..
- R. DANKOFF, R. ESLIE, *Evliya Çelebi in Albania and adjacent regions: Kosovo, Montenegro, Ohrid, The relevant sections of the Seyāhatnāme edited with translation, commentary and introduction*, Leiden, 2000, p. 193, n. 3.
- R. DANKOFF
- K. KREISER *Materialen zu Evliya ÇelebiII* (incl. *A Guide to the Seyahat-name of Evliya Çelebi e Bibliographie raisonnée*), Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients B 90/2. Wiesbaden, 1992.

- M. DARBANDI-M. GUY, "Chronologie des chemins et des parcellaires dans la recherche des voies antiques", *Caesarodunum*, XVIII (1983), p. 97.
- F. D'ANDRIA "Problemes du commerce archaique entre la mer Jonienne et l'Adriatique", *L'Illyrie meridionale et l'Epire dans l'antiquite*, Clermont Ferrand, 1987, p. 38.
- DANOV *Altthrakien*, Berlin-New York 1976, p. 171.
- B. DAUTAJ "La cité illyrienne de Dimale," *Iliria* 2 (1972) 149-65.
- B. DAUTAJ "Rezutatet e kerkimeve arkeologjike ne Dimal," *Iliria* (1974) 443-48.
- B. DAUTAJ "Dimale (Berat)," *Iliria* 3 (1975) 451-55.
- G. DAUX "Notes de lecture", *BCH* 94 (1970) 609-618.
- O. DAVIES *Roman Mines in Europe*, Oxford 1935, p. 239.
- G.DE SANCTIS *Storia dei romani*, IV/1, Firenze, 1969<sup>2</sup>, p. 229 segg..
- A. DEGRANT *Suvenirs de la Haute Albanie*, Paris 1901, p. 124.
- C. DEL RE-  
F. GUSTINCICH "Il puzzle di Tirana", *Limes*, 1998, n. 3.
- C. DEL RE "La stabilità viaggia sul corridoio VIII", *Limes*, 2001, n. 1.
- N. DEGRASSI, "La Tabula Peutingeriana e l'Etruria settentrionale tirrenica", *Atti della Pontificia Accademia Romana di archeologia Rendiconti s. III*, v. LVII (1984-1985), 1986, p. 189.

- M. DELACOUILONCHE, "Le berceau de la puissance macédonienne des bords de l'Haliacmon a ceux de l'Axios", *Archives des Missions Scientifiques et Littéraires* 8 (1859).
- E. DENIAUX *Mefra*, 111(1) (1999), p. 167-189, ill.
- L. DERVENI "Gjurm te reja n kalan e Marglliçit", *Monumentet* 1971, II, p. 147.
- TH. DESDEVISES-DU-DÉZERT, *Géographie ancienne de la Macédoine*, Paris, 1863.
- L. DI PAOLA *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Messina, 1999, p. 30.
- L. DILLEMANN "La carte routiere de la Cosmographie de Ravenne", *Bonner Jahrbücher*, CLXXV (1975), p. 165-170;
- M. DIMITSAS *Ἀρχαία γεωγραφία τῆς Μακεδονίας* I-II, Athènes 1870, 1871.
- M. Γ. Δήμιτσα *Ἡ Μακεδονία ἐν λίθοις φθεγγομένοις καὶ μνημείοις σωζομένοις* I-II, Athènes 1896, p. 384., n° 357;
- G. DRAGON Naissance d'une capitale. Constantinople et ses institutions de 330 a 451, Paris, 1974, p. 543.
- A. DUCELLIER *La façade maritime de l'Albanie au Moyen Age*, Thessaloniki, 1981.
- A. DUCELLIER "L'Arbanon et les Albaniens au XI siècle", *Travaux et Mémoires du Centre de Recherches d'Histoire et Civilisation Byzantines*, Paris, III (1968), p. 367.
- G. DUPLOYEZ  
DE SONNET *Albania: un Paese da scoprire*, Milano, 1972.

- E. DURHAM                      The burden of the Balkans, London 1905, Tirane 1990,
- CH. EDSON                      "The location of Cellae and the Route of the via Egnatia in Western Macedonia", *ClPh* 46 (1951), p. 1-16.
- FERRO                              *Le origini della II guerra macedonica*, Palermo, 1960;
- J. FISCHER S. J.                *De Cl. Ptolemaei vita operibus geographia praesertim eiusque fati. Codices e Vaticanis selecti XVIII*, Lipsiae, 1932;
- J. FISCHER                      *Geography of Claudius Ptolemy*, New York, 1932;
- FLUSS                              s.v. "Scampis", *RE*, II A I, III, c. 351.
- FLUSS                              s.v. "Stephanafana", *RE*, III A II, VI, c. 2342.
- F. FULVI                         *L'Albania: un profilo geografico*, Pontedera, 1999, p. 12.
- G. FUNAIOLI                    *Studi di letteratura antica. Spiriti e forme, figure e problemi delle letterature classiche*, v. II, t. II, Bologna, 1947.
- E. GABBA                        "La prima guerra punica e l'espansione transmarina", *Storia di Roma* 2, L'impero mediterraneo, I. La repubblica imperiale. Torino, 1990, p. 66-67.
- E. GABBA                        "L'imperialismo romano", *Storia di Roma* 2, L'impero mediterraneo, I. La repubblica imperiale, Torino, 1990, p. 201.
- V. GALLIAZZO                 *I ponti romani*, Treviso, 1995, I, p. 167-170.
- H.GÄ(RTNER)                 s.v. "Malchos", *Der Kleine Pauly. Lexikon der Antike*, III, München, 1979, c. 928, n. 4.



- G. GASTALDI *Descrittione della geografia moderna di tutta la Grecia opera di M. Gia.mo di Castaldi, Venetia, apresso Gio. fr. Co Camotio, 1566.*
- P. GAZZOLA *Ponti Romani, Firenze 1963, II, p. 115.*
- J. GEFFCKEN, "Timaios Geographie des Westens", *Philologische Untersuchungen*, 13 (1892), p. 84.
- R. GELSOMINO "L'Itinerarium Burdigalense e la Puglia", *Vetera Christianorum III*, Bari 1966, p. 161-208;
- L. GENOVIÉ, "L'Albania nella cartografia italiana dei secoli XVI e XVII, *L'Universo*, n. 7, 1940, p. 512.
- P. GEYER *Itinera Hierosolymitana saeculi IIII-VIII, Praegae-Vindobonae-Lipsiae 1898,(rist. anast. 1964 New York) p. 1-33.*
- P. GEYER, O. CUNTZ *Corpus Christianorum, series latina, CLXXV, Turnholti, 1965.*
- P. GIANFROTTA "Le vie di comunicazione", *Storia di Roma*, vol. 4, Caratteri e morfologia, p.301-322.
- G. GIANNELLI *Roma nell'età delle guerre puniche, Rocca S. Casciano, 1938, p. 123.*
- A. GIARDINA *Aspetti della burocrazia nel basso impero, Roma, 1977, p. 64 segg..*
- I. GJIPALI "Vendbanime dhe materiale prehistorike nga rrethi i Librazhdit", *Iliria*, 1/1981, p. 239-244.
- I. GJIPALI, "Vendbanimi neolitik i Rashtanit (Librazhd)", *Iliria*, 1-2/1995, p. 17-52.
- SH. GJONGECAJ "Germimet arkeologjike te vitit 1986, Thesari i Shalesit (Cerrik)", *Iliria*, 2/1986, p. 258-259.

- G. GORA *Cenni generali ad un viaggio nella Bassa Albania, Epiro e Tripoli di Berberia*, Torino, 1875, p. 6 sgg.
- R.G. GOODCHILD "The Coast Road of Phoenicia and its Roman Milestones", *Beytus*, 9 (1948-1949), p. 91-127.
- L. GOUNAROPOULOU,  
M.B. HATZOPOULOS *Les milliaires de la voie egnatienne entre Heraclee des Lyncestes et Thessalonique*, MELETHMATA, Athenes, 1985.
- E. GRUEN *The Hellenistic World and the Coming of Rome*, II, Berkeley, 1984, p. 373 segg.
- M.L. GUALANDI "Strade, viaggi, trasporti e servizi postali", *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, Milano, 1990, p. 207.
- G(UNDEL) s.v. "Egnatius", *Der Kleine Pauly. Lexikon der Antike*, II, München, 1979, c. 205.
- M. GUY "Méthodes de datation relative des voies de communication par télédétection", *Les routes du Sud de la France*, Paris, 1985, p. 9-23.
- A. GUTTERIDGE,  
A. HOTI, H. R. HURST "The walled town of Dyrrachium (Durres): settlement and dynamics", *JRA*, 14 (2001), p. 390-416.
- E. ISAMBERT. *Orient, Grèce et Turquie d'Europe*, Paris, 1881.
- H. KRAHE *Die alten balkanillyrischen geographiscen Namen*, Heidelberg, 1925.
- V. HAARDT V.

- HARTENTHURN. "Die kartographie der Balkanalbinsel im XIX Jahrh.", *Mitteil. Des K. K. Militärgeogr. Institut*, Bd. XXI (1901), p. 145-146.
- H. HALFMANN. *Itinera principum*, Stuttgart, 1986.
- N.G.L. HAMMOND "The kingdoms in Illyria circa 400-167 BC", *BSA* 61 (1966), p. 239-53.
- N.G.L. HAMMOND *Epirus, The geography, the ancient remains, the history and the topography of Epirus and adjacent areas*, Oxford, 1967.
- N.G.L. HAMMOND "Illyris, Rome and Macedon in 229-205 BC", *JRS*, 58 (1968) 1-21.
- N.G.L. HAMMOND *A history of Macedonia v. I, Historical geography and prehistory*, Oxford, 1972.
- N.G.L. HAMMOND "The western part of the Via Egnatia", *JRS*, 64 (1974), p. 189-190.
- N.G.L. HAMMOND "The Illyrian Atintani, the Epirotic Atintanes and the Roman protectorate", *JRS*, 79 (1989), p. 11-25.
- N.G.L. HAMMOND,  
G.T. GRIFFITH *A history of Macedonia II*, Oxford, 1979.
- N.G.L. HAMMOND,  
M.B. HATZOPOULOS "The via Egnatia in Western Macedonia. Part I: The routes through Lynceus and Eordaea in Western Macedonia", *AJAH* 7 (1982), p. 128-149.
- N.G.L. HAMMOND,  
M.B. HATZOPOULOS, "The via Egnatia in Western Macedonia. Part II: The via Egnatia from Mutatio Ad Duodecimum to Civitas Edessa", *AJAH* 8 (1983), p. 48-53.

- N.G.L. HAMMOND,  
F.W. WALBANK, *A history of Macedonia III*, Oxford, 1988.
- R. HARTMANN "Die Palästine-Route des It. Burdig.", *ZDPV XXXIII* (1910), p. 169-188;
- M. B. HATZOPOULOS "Strepsa: a reconsideration", in M.B. Hatzopoulos, L.D. Loukopoulou, *Two Studies in Ancient Macedonian Topography*, MELETHMATA, Athens, 1987.
- A. HETZER,  
S.R. VIOREL *Albanien/Albania*, Monaco-New York, 1983.
- L. HEUZEY "Quelques inscriptions de l'Illyrie et de la Thrace", *Nouv. Rev. Arch* 6 (1862), p. 319 segg..
- L. HEUZEY *Les opérations militaires de Jules César*, Paris, 1866.
- L. HEUZEY-H. DAUMET *Mission archéologique de Macédoine*, Paris, 1876.
- N. KAMSI *Rruget ne kohën e lashtë dhe te mesme ne Shqipënie e Veriut*, Shkodra, 1/1962.
- D. KANATSOULIS *Μακεδονική Προσογραφία. Από τοῦ 148 π.Χ. μέχρι τῶν χρόνων τοῦ Μ. Κωνσταντίνου*, Θεσσαλονίκη, 1955; Id., *Συμπλήρωμα*, Θεσσαλονίκη, 1967.
- GJ. KARAIKAI, "Kështjella e Bashtovës", *Monumentet*, 5-6 (1973), p. 59-76, 13 fig.
- GJ. KARAIKAI,  
A. BACE, "Kalaja e Durrësit dhe fortifikimet përreth në kohën e vonë antike", *Monumentet*, 9 (1975), p. 17.
- A. KÉRAMOPOULLOS, *ArchEph*, 1933, p. 60 segg..

- H. KIEPERT, *Formae orbis antiqui*, XVII, 1894.
- G. KOCH, Albanien, Marburg 1985. Dyrr. 12- 13; 31 -33.
- D. KOCO, *Zbornik na trudovi*, Ohrid, 1961, p. 16-38;
- D. KOMATA, *Germinee t vitit* 1988, p. 270; id. 1990, p. 273.
- I. KÖNIG, "Zur Dedikation römischer Meilensteine", *Chiron*, 3 (1973) p. 419-427
- M. KORKUTI, "A propos des agglomérations fortifiées illyriennes de la première période du Fer dans le territoire de l'Albanie", *Studia Albanica*, 2/1973;
- B. KÖTTING, *Peregrinatio religiosa*, Regensburg-Münster, 1950;
- K. KRETSCHMER, *Die italienische Portulane des Mittelalters*, Berlin, 1909.
- W. KUBITSCHKEK, "Itinerarien", *RE*, IX/2, 1916, col. 2308-2363.
- S. ISLAMI, F. PRENDI,  
H. CEKA,  
S. ANAMALI, *Ilirët dhe iliria. Burime të zgjedhura për historinë e Shqipërisë*, Tiranë, 1965, p. 261.
- P. JANNI *Il mare degli Antichi*, Bari, 1996, p. 289, 294 n. 46.
- T. JANAKIEVSKI *MacActa Arch*, 2 (1976), p. 189-204.
- K. JIREČEK, "Die Lage und Vergangenheit der Stadt Durazzo", *Albanien in der Vergangenheit (Illyrisch-Albanische Forschungen, zusammengestellt*

von Dr. Ludwug von Thalloczy), Band I., Munchen und Leipzig, 1916, p. 152.

- E. LAFE "Toponime latine - romake ne Shqiperi", *KSI* I, 1974/2, p. 137.
- A. LANDI *Gli elementi latini nella lingua albanese*, Napoli, 1989, p. 81, 125.
- J. A. O. LARSEN *Greek Federal States. Their institutions and History*, Oxford, 1968, p. 378 segg;
- W. M. LEAKE *Travels in Northern Greece*, I-IV, London, 1835-1841.
- H. LECLERQ *DAC* VII.2, 1926, c. 1853;
- R. LECONTE "Le Pèlerin de Bordeaux", *B&TS*, CII (1969), p. 49-58.
- LEGRAND *Bibliografie Albanoise*, Paris 1912.
- J. LENNART BERGGREN
- A. JONES *Ptolemy's Geography. An annotated translation of the theoretical chapters*, Princeton, 2000.
- LÉVÊQUE "I regni d'Oriente: linee di sviluppo e fattori di dissoluzione", *Storia e civiltà dei Greci* 7, La società ellenistica. Quadro politico, p. 171.
- ANNALINA
- MARIO LEVI *La "Tabula Peutingeriana"*, Bologna, 1978.
- A. M. LEVI, *Itineraria Picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*, Roma, 1967.
- P. LISICAR *Živa antika*, 3 (1953), p. 251.

- L.D. LOUKOPOULOU, "Provinciae Macedoniae finis orientalis. The establishment of the eastern frontier", in M.B. Hatzopoulos, L.D. Loukopoulou, *Two Studies in Ancient Macedonian Topography*, MELETHMATA, Athens, 1987, p. 99.
- P. LUCAS, *Voyage du sieur Paul Lucas, fait en 1714, par ordre de Louis 14. dans laTurquie, l'Asie, Sourie, Palestine, haute & basse Egypte, &c. , Rouen, 1724.*
- G. LUGLI *La tecnica edilizia romana, II, 1957.*
- G. LUZZATTO *Roma e le Province, Storia di Roma XVIII, Bologna, 1985.*
- P.A. MACKAY "The Route of the Via Egnatia around Lake Ostrovo", *Ancient Macedonia II* , Thessaloniki 1977, p. 201-210.
- CHAR. I. MAKARONAS "Via Egnatia and Thessaloniki", *Studies Presented to David Robinson*, 1, 1950, p. 380 segg.
- MANSAKU "Onomastique et histoire de la langue albanaise", *Studia Albanica*, 1987, p. 95.
- G.A. MANSUELLI "Geografia e topografia storica", *EC*, 10 (4 ), 1957, p. 529.
- G.A. MANSUELLI "I geografi ravennati", *Corsi di cultura sull'arte Ravennate e Bizantina*, XX (1973), p. 342.
- A. MARTELLI "Osservazioni geologiche sugli acrocerauni e nei dintorni di Valona", *Memorie della R. accademia dei Lincei*, Roma, 1912.
- MASTROCINQUE *Manipolazione della storia in età ellenistica: i Seleucidi e Roma*, Roma, 1983.S. .

- MATTINGLY *Roman Imperial coinage*, II, p.229 § 93.
- J.M.F. MAY "Macedonia and Illyria (217-167 BC)", *JRS*, 36 (1946), p. 48-56.
- S. MAZZARINO *Antico, tardoantico ed era costantiniana*, II, Bari, 1980, p. 313-335.
- S. MAZZARINO *L'impero romano*, 3, Bari, 1976, p. 652 segg..
- A. MESSINA *Albania*, Milano, 1992;
- MEKSI N. CEKA "Bazilika e Tepes", *Buletini Arkeologjik* vol. 1, 1971, p. 184-190.
- A. MEZZOLANI "Appunti sulle mansiones in base ai dati archeologici", *Atlante tematico di topografia antica*, *Tecnica stradale romana*, I, 1992, p. 105-113.
- K. MILLER, *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Stuttgart, 1916.
- K. MILLER, *Tabula Peutingeriana. Die Peutingersche Tafel*, rist. Stuttgart, 1962.
- MILOICIC, *Marrdheniet thesalo-shqiptare ne kohen e neolitit dhe te bronxit*. KSI I. 1974/1, 137.
- MITCHELL, "Requisitioned Transport in the Roman Empire", *JRS*, 56 (1966), p. 110 segg..
- T. MOMMSEN, *Über die Unteritalien betreffenden Abschnitte der Ravennatischen Kosmographie*, Leipzig, 1851;
- MORDTMANN, *Ell. Fil. SÚll.*, 17 (1887), app. p. 168;



- MORETTI, *Iscrizioni storiche ellenistiche*, II, 87.
- M.G. MORGAN, "Q. Metellus Macedonicus and the province Macedonia", *Historia*, XVIII (1969), p. 422-46;
- F. MOTTAS, "Les voies de communication antique de la Thracie égéenne", *Labor omnibus unus*, Stuttgart, 1989.
- N.K. MOUTSOPOULOS, "De via militari Romanorum", *Studi Castellani in onore di Pietro Gazzola, I*, Roma, 1972.
- K. MÜLLER, *Geographi Graeci Minores*, I, p. 15-96.
- I. MYRTSIOTI, "Via Egnatia reveals the layers of its history", *Kathimerini*, 15.02.2001.
- D. MUSTI *Polibio e l'imperialismo romano*, Napoli, 1978, p. 33,99-100;
- D. MUSTI *Storia Greca*, Bari, 2001, p. 815.
- H. MYRTO *Albania Archeologica (Bibliografia sistematica dei centri antichi) I (A - D)* Bari 1998
- H. MYRTO "Hartë e monumenteve dhe e gjurmëve antike e mesjetare të rrethit të Durrësit, II", *Monumentet*, 1/1982, (riass. fr. ."A propos de certains centres archeologiques situes entre Kavaja et Durrës"), p. 257-258;
- S. NACI "Te dhena mbi Shqipërinë e Mesme dhe të Jugut sipas një dokumenti të shek", *BSSHSH II*, 1957, p. 222.
- B. NEDKOV *Bulgaria i susednitate i zemi prez XII vek spored geografijata na Idrisi*,

Sofia 1960, p. 39-41

- R.R. NEWTON, *The crime of Claudius Ptolemy*, Baltimore - London 1977;
- N. NIKOLAOU "Le cochon d'Edesse", *Revue des Études Grecques*, 98 (1985), p. 147-152.
- C.F.A. NOBBE, *Claudii Ptolemaei Geographia*, tomi I-III, Lipsiae, 1843-5 (Nac. Ster. 1990, intr. A. Diller);
- O' SULLIVAN, *The Egnatian Way*, Newton Abbot, 1972, p. 24.
- OBERHUMMER, s.v. "Egnatia via", *RE*, V, c. 1988-1993.
- OBERHUMMER, s.v. "Barnus", *RE*, III, c. 25; Geyer, *RE*, XIV, p. 660;
- OIKONOMIDES, "The medieval via Egnatia", *The via Egnatia under Ottoman Rule 1380-1699*, Rethymnon, 1996.
- B. PACE Gli scavi archeologici in Albania (1924 - 1943), *RAL*
- A. PALMA " *Le "curae" pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*, Napoli, 1980.
- M. PANIZZA *Geomorfologia*, Bologna, 1992.
- PAOLI, *Vita romana*, Milano, 1980, p. 166.
- B. Παπαδόπουλου, "Εγνατία Όδος", *Experiment-Georama*, III/2 (1995), p. 148-182.
- A. PAPADOPOULOS-KERAMEUS *Ανάλεκτα Ιεροσολυμιτικής Σταχυολογίας*, San Pietroburgo, 1897, v. IV, p. 278.

- L. PAPAJANI Kalaja e Peqinit. Monumentet 9, 1975, 74-80.
- L. PAPAJANI G. PANI Rruget dhe banjat prane tyre ne antikitet. "Traditat ne arkitekture dhe ant" (TAA). Tirane 1980, 3-9.
- F. PAPAZOGLU, *Les cités macédoniennes à l'époque romaine*, Skopje, 1957, in serbo con riassunto in francese ripubblicato in edizione ampliata Fanoula Papazoglou, "Les villes de Macédoine à l'époque romaine", *BCH Suppl. XVI*, Paris, 1988;
- F. PAPAZOGLU, "Quelques aspects de la province de Macédoine", *ANRW*, II, 7, 1, Berlin, 1979, p. 302-369.
- F. PAPAZOGLU, *The central Balkan tribes in pre-Roman times (Triballi, Autariatae, Dardanians, Scordisci and Moesians)*, Amsterdam, 1978.
- G. PARTHEY ,  
M. PINDER, *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum*, Berlin 1848;
- A. PASSERINI " Le relazioni di Roma con l'Oriente negli anni 201-200 a.C.", *Athenaeum*, 9 (1931), p. 260 segg.;
- C. PATSCH, *Das Sandschak Berat in Albanien*, Schriften der Balkankommission der Akademie der Wissenschaften in Wien, Antiquarische Abteilung, Heft 3, Wien, 1904;
- C. PATSCH "Beiträge zur Völkerkunde von Südosteuropa V.1", *SBWien* 214.1 (1933).
- T. PEKÀRY, *Untersuchungen zu den roemischen Reichsstrassen*, Bonn, 1968;

- P. PERDRIZET, "Voyage dans la Macédoine Première", *BCH* 18 (1894), p. 416-445; 19 (1895), p. 109-112, p. 532; 21 (1897), p.514-543; 22 (1898), p. 335-353; 24 (1900), p. 304-323; p. 542-552.
- A. PERETTI, "I peripli arcaici e Scilace di Carianda", *Geografia e geografi nel mondo antico. Guida storica e critica.* (a cura di F. Prontera), p. 71-114.
- R PERONI "M.Grecia, Epiro e Macedonia nella tarda età del bronzo", *M.Grecia, Epiro e Macedonia*, Taranto, 1984, p. 199-200.
- M PERRIN-HENRY *Geographica byzantina*, série Byzantina Sorbonensia 3, 1983, p. 97.
- G PFLAUM "Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire", *MémAcInscr*, XIV, 1940, p.189-390;
- PICARD Note sur un reliefprophylactique de Montant de Porte trouve a Durazzo, Albania 2/1927.
- A PIGANIOL *Le conquête romaine*, Paris, 1967 (trad. it. *Le conquiste dei Romani*, Milano, 1971, p. 288).
- A PIGANIOL *L'empire chrétien (325-395)*, paris, 1972, p. 32 segg.;
- M. PINDER
- G. PARTHEY, *Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis geographica*, Berolini, 1860 (Aalen, 1962).
- H.-G. PFLAUM, *Essai sur le Cursus publicus sous le Haut-Empire romain*, Paris, 1940, p. 31.
- E.POLASCHEK "s.v. ""Novae" RE XVII I c 1129
- L. POPOVIĆ, *Katalog Nalaza iz Nekropole Kod Trebeništa*, Belgrade, 1956.
- F.C.H.L. POUQUEVILLE, *Voyage en Morée et à Constantinople et en Albanie.* 1805

- F.C.H.L. POUQUEVILLE *Voyage dans la Grece*, Paris, 1820.
- C. PRASCHNIKER, "Muzakhia und Malakastra", *Jahreshefte des Osterreichischen Archäologischen Instituts*, XXI-XXII (1922-24), c. 15.
- C. PRASCHNIKER,  
A. SCHOBER, *Archäologische Forschungen in Albanien und Montenegro*, Schriften der Balkankommission der Akademie der Wissenschaften in Wien, Antiquarische Abt., Heft 8, Wien, 1919.
- F.PRENDI Epoka e bronzit ne Shqiperi, Iliria V11-VIII1 (1977-78).
- F.PRENDI "Veshtrim mbi kulturat neolitike dhe te epokes se bronzit ne Shqiperi", *Studime Historike*, 1974,4, p. 127-149.
- N. PROEVA, "Enchéléens - Dassarètes - Illyriens sources littéraires, épigraphiques et archéologiques", *L'Illyrie méridionale et l'Épire dans l'antiquité II*, Paris, 1993, p. 196.
- S. PULAHA, *Qendresa e popullit shqiptar kunder pushtesve osman nga shek. XV deri ne fihlim te shek. XVIII*, Tirane 1978.
- L. QUILICI "Le strade romane nell'Italia antica", *Viae Publicae Romanae*, Roma, 1991, p. 22-23.
- L. QUILICI *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma, 1990, p. 30.
- L. RADITSA "Bella Macedonica", ANRW, serie I, I (1972), p. 564-589;
- G. RADKE s.v. "Decennovius", *Der Kleine Pauly*. Lexikon der Antike, I, München, 1979, c. 1407.
- G. RADKE s.v. "Egnatia via", *Der Kleine Pauly*. Lexikon der Antike, II, München, 1979, c. 204.

- G. RADKE s.v. "Viae Publicae Romanae" *RE*, Supplementband XIII, Stuttgart, 1971, (Trad. it. *Viae Publicae Romanae*, Bologna, 1981, p. 358.).
- RĂDULESCU, "Illyrian, Thracian, Daco-Mysian, the substratum of romanian and albanian", *IES*, 12 (1984), p. 83.
- A.M. RAMIERI, *I servizi pubblici*, Roma, 1996, p. 100.
- R. REBUFFAT, "Le bouclier de Doura", *Syria*, LXIII (1986), p. 85-105;
- R. REBUFFAT "Via Militaris", *Latomus*, XLVI, 1, (1987), p. 52-67.
- L. REY Feuilles de la mission française à Apollonie d' Illyrie et à Durazzo (1923 - 24)~ Albania I. 1925, p. 26- 32.
- L. REY Les Ramparts de Durazzo, Albania I, 1925, p. 33 - 48.
- L. REY Répertoire topo - bibliographique des antiquités de l' Albanie. Albania IV, 1932.
- C. ROBERT, *De Apollodori Bibliotheca*, Berlin, 1873.
- C. ROMIOPOULOU, "Un nouveau milliaire de la via Egnatia", *BCH*, 98 (1974), p. 813-816.
- M. ROSTOVITZ, *Gesellschaft u. Wirtschaft in röm. Kaiserreich*, II, p. 73.  
"
- C. SCHMITT, *Il nomos della terra*, Milano, 1991, p. 23.
- P. SCHMITT, "Recherche d'une méthode de détection des communications au début de l'Empire romain", *Caesardunum*, XVIII (1983), p. 17-36;
- J. SCHNETZ, *Itineraria Romana II*, Lipsiae 1940.
- ASCHÖBER, Zur Topographie von Dyrrachium, *ibid.* JOAI. 23/2,

- H. SCHRADER, "Über die Quellen der pseudoaristotelischen Schrift 'Perì Thaumasion Akousmaton' ", *Jahrbücher für Classische Philologie*, 4 (1868), p. 218-219;
- T. SCHREIBER, *L'Albanie. Evolution politique, économique et sociale*, Paris, 1978;
- A. SELLIER, J. SELLIER, *Atlas des peuples d'Europe centrale*, Paris, 1991.
- SHEIZAT-LE PLEIADI, Roma 1957-1974.
- A. SNODGRASS, "Professor N.G.L. Hammond", *The Independent* 28.03.2001.
- W. H. STAHL, *Ptolemy's Geography. A Select Bibliography*, New York, 1953;
- A. STRUCK, *Makedonische Fahrten I. Chalkidik*, Wien 1907; II. *Die Makedonische Niederlande*, Wien, 1908.
- T. L. F. TAFEL, *De via militari romanorum, Egnatia, qua Illyricum, Macedonia et Thracia iungebatur, dissertatio geographica. Praefatio, Prolegomena, Pars occidentalis, Parte Orientali*, Tubingae, 1841-1842.
- R. J. A. TALBERT, *Barrington Atlas of the Greek and Roman World, Map-by-Map Directory*, Volume II, Princenton, 2000, (Illyricum map 49, Macedonia map 50, Thracia map 51, Byzantium map 52, Bosphorus map 53, map-by-map directory, volume II, p. 749-802).
- A. TALIANO GRASSO, "Un nuovo metodo d'indagine per l'identificazione delle stazioni del cursus publicus", *Vir bonus, docendi peritus. Omaggio di colleghi, amici ed allievi dell'Università dell'Aquila al professore Giovanni Garuti*, a cura di A. Dell'Era e A. Russi, San Severo, 1994, p. 151-163;

- P. THEODORIDIS, *Ἐγνατία Ὀδός*, Tesi di laurea, Thessaloniki, 1973.
- P. THOMSEN, "Die Meilensteine der Provinzen Syria, Arabia und Palaestina", *ZDPV*, 40 (1917), p. 1-103
- TOURING CLUB  
ITALIANO, *Albania. Guida d'Italia della consociazione Turistica Italiana*, Bergamo, 1997 (ristampa anastatica ed. orig. Milano, 1940),
- H. FANSHAWE TOZER, *Researches in the Highlands of Turkey*, I, p. 198;
- P. TOZZI, "Metodi di indagine sui tracciati delle vie romane", *RA Como*, 162 (1980), p. 79-87;
- C. TRAVERSI, *Storia della cartografia italiana delle Isole Egee e dell'Albania*, Firenze, 1965.
- M. TIVERIOS ,  
A. ARVANITAKI,  
A. ZANNIS,  
M. ELEUTHERIADIS., *Egnatia Odos* (text, photo, records, catalogue), Thessaloniki. 1997.
- H. TREIDLER s.v. "ad Quintum", *RE*, XXIV, c. 1270.
- G. UGGERI, "Sui Maussolia del Pachino (Rav. Cosmo v. 23)", *Annali Univ. Lecce Fac. Lettere IV*, 1967-1969, p. 81-98.
- G. UGGERI, "La terminologia portuale romana e la documentazione dell'Itinerarium Antonini", *Studi Italiani di filologia classica*, XL (1968),p. 225-254.



- G. UGGERI, "La Sicilia nella Tabula Peutingeriana", *Vichiana*, VI (1969), p. 127-171;
- G. UGGERI, "Topografia antica nella Puglia medioevale", *Brundisii Res* VI (1974), p. 133-54; Id. 1983, p. 162-78.
- G. UGGERI, "Contributo all'individuazione dell'ambiente del Cosmografo Guidone", *Littérature gréco-romaine et géographie historique. Mélanges offerts à R. Dion* (Caesarodunum, IX bis), Paris 1974, p. 233-46;
- G. UGGERI, *La viabilità romana nel Salento, Mesagne*, 1983;
- G. UGGERI., "Relazioni tra Nord Africa e Sicilia in età vandolica", in *L'Africa Romana*, 12, Sassari 1998, p. 1457-67;
- G. UGGERI "Questioni di metodo. La toponomastica nella ricerca topografica: il contributo alla ricostruzione della viabilità", *JAT*, I (1991), p. 21-36;
- G. UGGERI "Le stazioni postali romane nella terminologia tardoantica", *Mélanges Raymond Raymond Chevallier II* Caesarodunum XXIX (1995) Tours p 137-140
- UGOLINI, *L'Antica Albania nelle ricerche archeologiche italjane*, Roma 1928.
- ULERBERT LOUIS, *Harta e Shqiperise*, 1: 200.000. Wien 1925.
- W. UNVERZAGT "Die Burganlage über dem Kloster Sv. Erazmo am Ochrida-See" *Germania* 32 (1954) "p. 2; "
- M. VAN BRUINESSEN,  
H. BOESCHOTEN , *Evliya Çelebi in Diyarbekir*, Leiden, 1988;

- I. VENEDIKOV "Bargala", *Razkopki i proučvanija (Predistoričeski i starovekovenotdel)*, 1 (1948), p. 82-98.
- L. VIDMAN, "Voyage epigraphique a Elbasan", *Listy Filologické*, Ročník 85 (1962), svazek první, p. 61.
- M. VIEL,  
G. LA LOGGIA,  
M. MINACAPILLI, "Satelliti e dinamiche costiere in Albania", *Sistema terra - Rivista internazionale di Telerilevamento*, 1 (1996).
- A. KEMAL VLORA, "La nuova Albania. Lineamenti fisici, antropici ed economici", *L'Universo*, LVIII, n. 5, settembre-ottobre 1978, p. 897-898, 910.
- A. KEMAL VLORA, "La nuova Albania. Lineamenti fisici, antropici ed economici", *L'Universo*, LVIII, n. 5-6/1978, n. 1/1979;
- I. G. VON HAHN, "Reise durch die Gebiete der Drin und Wardar", *Denkschriften der Kais. Akad. Der Wissensch.* XVI (1867-1869), p. 156-159.
- Ph. VON ZARBEN Albanien Schätze aus dem Land der Skipetaren Mainz am Rhein 988
- N. VULIC "Geografija Južne Srbije u antičko doba", *Glasnik Skopskog naučnog društva*, 19 (1938), p. 7;
- N. VULIC Spomenik LXXI (1931) "p. 22 segg.;
- N. VULIC *Spomenik* XCVIII, p. 234 n° 466;
- N. VULIC *Spomenik*, LXXI, p. 222 n. 590;
- N. VULIC *Spomenik*, LXXV, p. 59 n. 179;
- F.W. WALBANK, "Via illa nostra militaris: some thoughts on the via Egnatia", *Selected Papers*, Cambridge, 1985, p. 202 (anche *Historische Einzelschriften*, Heft 40, 983, p. 131-147);

- F.W. WALBANK, "The via Egnatia: its Original Scope and Date", *Terra Antiqua Balcanica*, II (1985), p. 458-464;
- F.W. WALBANK, "The via Egnatia", *Ancient Macedonia* 4, Thessaloniki, 1986, p. 673-680.
- F.W. WALBANK, *Philip V of Macedon*, Cambridge, 1940.
- A. F. WARSBERG, *Odyseeische Landschaften*, vol. I, Vienna, 1878, p. 146 segg.
- E. WEBER, *Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324*, Graz, 1976;
- P. WESSELING, *Vetera Romanorum Itineraria*, Amstelodami, 1735;
- J. WILKES, *The Illyrians*, Oxford, 1992 (trad. it. *Gli Illiri tra identità ed integrazione*, Genova, 1988, p. 33).
- ZARILLI, *Albania. Geografia della transizione*, Milano, 1999,
- K. ZHEKU, "Recension on Tabula Imperii Romani K34 Naissus, Durrhachion, Scupi, Sardica, Thessalonike", *Iliria*, 17/2 (1987), p. 269-272.
- K. ZHEKU *Epidamni Qytet Ilir i Perpire nga Dallget e Adriatikut*, Tiranë Qërshor, 2001.
- K. ZHEKU Te dhena te reja arkeologjike nga qyteti i Kavajes dhe periferia e tij. MSAD (Materiale te Sesionit Arkeologjik Dures), 1983
- A. ZIOLKOWSKI *Storia di Roma*, Milano, 2000, p. 163.
- G. ZIPPEL Die Romische Hertschaft in Illyrien bis Augustus, Leipzig 1877, 35, 56, 88, 90