

VIA APPIA ANTICA¹ – LONGARUM REGINA VIARUM²

Powszechnie uważa się, że to właśnie Rzymianie byli twórcami pierwszych kamiennych dróg (patrz studia nad drogami rzymskimi: Radke 1970, s. 1416-1686; Chevallier 1972; Pékary 1968; Herzig 1974 a, s. 593-648; Radke 1981; Kolb 2005 c, s. 74-78), czerpiąc z osiągnięć Etrusków, Greków i Punijczyków³. Drogi powstawały w Rzymie w miarę rozwoju państwa, administracji centralnej i w rezultacie szybkiej i prężnej ekspansji, najpierw na teren Półwyspu Apenińskiego, później w basenie Morza Śródziemnego i dalej. Drogi lądowe miały przejąć funkcję, jaką dotąd spełniały drogi morskie i rzeczne – służyły przede wszystkim wymianie handlowej, przemieszczaniu się wojsk, celom strategicznym. Rzymianie budowali kilka rodzajów dróg: publiczne (*viae publicae*), gminne-lokalne (*viae vicinales, vicinae, paganicae*), prywatne (*viae privatae, privati iuris, peculiares, domesticae*) lub miejskie (*viae urbanae, vici*). W rzymskim języku prawniczym funkcjonowały różne terminy na określenie poszczególnych dróg. Ich typy: *iter* (droga dla ruchu pieszego, lektyk), *actus* (droga dla bydła), *via* (droga dla ruchu kołowego) zależały od rodzaju ich użytkowania (Herzig 1996 b, s. 13). Pierwszą wzmiankę na temat dróg przynosi prawo XII tablic. W tablicy VII, paragrafie szóstym ustalono szerokość drogi w jej prostym odcinku i na łuku, a w paragrafie siódmym zaleca się: *Drogi niech naprawiają. Jeżeli jej nie wyznaczą kamieniami, [uprawniony] może pędzić bydło, gdzie zechce* (prawo XII tablic w przekładzie Łosia 2007). Odtworzenie techniki budowy dróg rzymskich nie jest łatwe, gdyż nie dysponujemy odpowiednimi przekazami literackimi. Do najwcześniejszych ustaw drogowych należy *Lex Sempronia Viaria* ustanowiona przez trybuna ludowego Gajusza Grakchusa w 123 r. p.n.e. W myśl ustawy można było wywłaszczać grunty pod budowę dróg. Drogi zaś należało budować z systemem odwadniającym, utwardzać kruszywem z kamienia, stosować zaprawę cementową. Wszedł w życie nakaz ustawiania wzdłuż dróg kamieni milowych.

1 Wśród ważniejszych opracowań patrz: Castagnoli 1956, Castagnoli i in. 1975, Qulici 1977 a, 1997 b, 2003 c.

2 Statius, *Silvae*, 2, 2, 12.

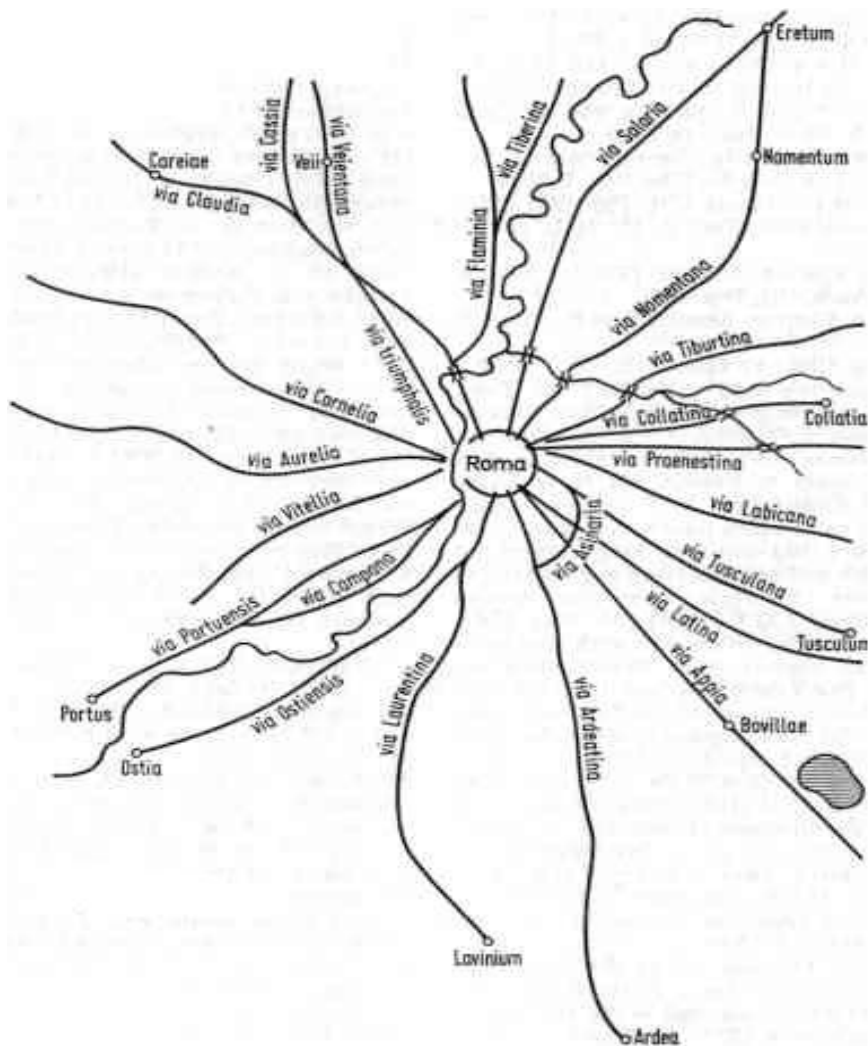
3 Izidor z Sewilli (570-636 n.e.) twierdził, że pierwszymi budowniczymi dróg byli Punijczycy. Dopiero od nich mieli Rzymianie przejąć tę umiejętność, a następnie rozpowszechnić. Por. Isidorus, *Originum libri*, 1, 90.

W świetle ustawy Grakchusa posiadacze działek ziemskich, położonych w pobliżu drogi, powinni dbać o najbliższy ich działce odcinek drogi. O innowacjach Grakchusa w dziedzinie budownictwa drogowego wspominał Plutarch:

Najwięcej zaś uwagi poświęcał Gajus budowie dróg, dbając nie tylko o ich praktyczny cel, ale także o piękny i ozdobny wygląd zewnętrzny. Biegły one bez przeszkód prosto poprzez pola, wykładane częściowo ciosaną kostką kamienną, częściowo zaś wyrównywane nasypami ubitego piasku i żwiru. Wyrównywano wszelkie doły, budowano połączenia mostowe nad wszystkimi potokami i parowami, doprowadzając przy tym nawierzchnię dróg do równego poziomu po obu brzegach tych mostów. Jednym słowem całemu dziełu nadawano gładki i piękny wygląd. Oprócz tego długości dróg zostały odmierzone według mil rzymskich, a przy drogach ustawiono kamienne słupy z podaniem miar odległości. Mila zaś rzymska wynosi prawie osiem stadiów greckich⁴. Nadto w pewnych mniejszych odległościach od siebie ustawiono z obu stron dróg kamienie, służące do łatwiejszego wsiadania na konia bez pomocy ze strony służby (Plutarch, Caius Gracchus, w przekładzie Brożka 1955).

Wiele dróg rzymskich powstało w okresie republiki. Inicjatywę ich budowy przejawiali przede wszystkim cenzorzy. Dysponowali oni odpowiednimi funduszami państwowymi. W razie konieczności cenzora mógł zastąpić konsul bądź pretor miejski, ewentualnie edyl lub kwestor. W ten sposób powstały takie drogi, jak m.in.: *via Aemilia* (Marcus Aemilius Lepidus, 287 r. p.n.e.), *via Aurelia* (Aurelius Cotta, 241 r. p.n.e.), *via Clodia* (Caius Clodius Centho, 225 r. p.n.e.), *via Flaminia* (Caius Flaminius, 220 r. p.n.e.) czy *via Valeria* (Marcus Valerius Messala, 154 r. p.n.e.). Sieć dróg rzymskich była gęsta. Dwadzieścia trzy drogi wylotowe prowadziły z centrum miasta do najważniejszych ośrodków prowincjonalnych (ryc. 1).

4 1 mila = 1480 m, 1 stadion = 185 m.



Ryc. 1. Sieć dróg wylotowych z Rzymu
<http://www.klischat.net/onlinepub/referate/rom/rom.htm>

Ich nazwy pochodziły początkowo od nazw miejscowości, do których prowadziły (np. *via Tiburtina* – do Tibur, *via Praenestina* – do Praeneste) lub od funkcji, którą miały spełniać (np. *via Salaria* – droga Solna). Czasami nawiązywały do imienia budowniczego (np. *via Appia*). Po wojnach punickich, u schyłku republiki i na początku Cesarstwa budowano kolejne nowe drogi, a stare odbudowywano. W tej dziedzinie Rzym wiele zawdzięczał Oktavianowi Augustowi, który podejmował się prac renowacyjnych na dużą skalę. Chwali

się w *Res gestae divi Augusti*: (...) *naprawilem też za mego siódmego konsulatu gościniec zwany Via Flaminia począwszy od miasta Ariminum oraz wszystkie mosty prócz Pons Mulvius i Pons Minucius (Res Gestae Divi Augusti, 20; tłumaczenie wg Łoś 2007)*. Naprawa *via Flaminia* została sfinansowana przez Augusta z prywatnych funduszy. Potwierdza to Swetoniusz: *Chcąc ułatwić dostęp do stolicy ze wszech stron, sam z prywatnej szkatuły podjął naprawę gościńca Flamińskiego aż do Ariminum, budowę innych porozdzielał między wodzów zaszczyconych triumfami, aby wybrukowali je z pieniędzy uzyskanych jako zdobycz wojenną* (Suetonius, Augustus, 30; w przekładzie J. Niemirskiej-Pliszczyńskiej). Tym samym cesarz dawał dobry przykład zamożnym przedstawicielom społeczeństwa rzymskiego jak można zasłużyć się dla państwa. Swetoniusz dodaje: *Pragnąc więcej obywateli dopuścić do udziału w rządzeniu państwem, wymyślił nowe funkcje publiczne: dozór nad robotami publicznymi, nad drogami, nad wodami, nad korytem Tybru, nad rozdziałem zboża dla ludu, prefekturę stolicy (...)*. Ów urząd opieki nad drogami został wprowadzony w roku 20 p.n.e. (*curator viarum publicarum*)⁵. Kurator sprawował pieczę nad jedną lub kilkoma drogami, mając do pomocy niższych urzędników, których zadaniem było kontrolowanie wydatków (*subcuratores* i *tabularii*). Zdając sobie sprawę z kluczowej roli dróg dla Imperium, dużo uwagi poświęcali tej dziedzinie inni cesarze. Polepszeniem stanu dróg i budową nowych oraz utrzymaniem bezpieczeństwa podróżowania zajmowali się inni cesarze z dynastii julijsko-klaudyjskiej, Tyberiusz i Klaudiusz (pierwszy z wymienionych zadbał przede wszystkim o bezpieczeństwo podróżowania (Suetonius, *Tiberius*, 37.), a także późniejsi imperatorzy rzymscy (por. Herzig 1996, s. 16-24).

Drogi rzymskie, z racji techniki ich wykonania, charakteryzowały się trwałością i solidnością (o budowie dróg Rosset 1970, s. 73-85). Budulcem rzadko było drzewo, częściej łatwo dostępny kamień. Technika budowy dróg wykształciła się stopniowo, w miarę zdobywania przez Rzymian doświadczenia. Najwcześniejsze drogi to po prostu gruntowe trakty (*via terrena*) z systemem odwadniającym, które sprawdzały się przy lekkim natężeniu ruchu i lekkim transporcie. Z czasem zaczęto budować drogi żwirowe (*via glarea strata*). Podłoże bardzo dokładnie wyrównywano i ubijano, po czym umieszczano na nim warstwę drobnych kamieni. Wzdłuż drogi po obu jej stronach wykonywano rowy o głębokości od 1,80 do 2,40 m. Drogi te miały też kamienne krawężniki. Na podłożu niekiedy umieszczano sporej wielkości płaskie kamienie łączone zaprawą, a na nich warstwę tłucznia i żwir.

⁵ Suetonius, *Augustus*, 37. Zachowane źródła nie pozwalają rozstrzygnąć, czy wprowadzona przez Augusta *cura viarum* dotyczyła okolic Rzymu, czy też całej Italii; por. Herzig 1996b, s. 19.

Najbardziej solidne i trwałe były jednak drogi brukowane (*via silicea strata*) o nawierzchni krytej płytami z kamienia. Technika ich budowy była w pełni profesjonalna. Rzymianie stosowali tzw. *pozzolana* – ceramiczny materiał budowlany, używany jako wypełniacz w zaprawach hydraulicznych. *Pozzolana* (Curtis 1913, s. 197-203) jest pyłem lub bardzo drobnym popiołem pochodzenia wulkanicznego. O zastosowaniu w budownictwie rzymskim *pozzolana* informuje nas Witruwiusz w *De architectura* (Vitruvius, 2, 6). Ów rzymski konstruktor zwraca uwagę, że *pozzolana* stosowano przede wszystkim w budowlach wodnych, gdyż pył wulkaniczny w połączeniu z wapnem i wodą twardniał.

Droga rzymska powstawała w wyniku odpowiedniego przygotowania trzech warstw: podłoża, podbudowy oraz nawierzchni. Po wymierzeniu szerokości drogi, poprzez wykopanie dwóch rowów, tzw. *sulci*, z wytyczonego w ten sposób koryta usuwano wierzchnią warstwę gruntu, a następnie kolejne warstwy aż do napotkania skały. W tak powstały rów wsypywano warstwę piasku. Po solidnym ubiciu piasku układano na nim jedną lub dwie warstwy płaskich kamieni, które łączono cementem lub gliną. Krawędzie tak powstałego statumenu wzmacniano krawężnikami. Grubość statumenu dochodziła czasami do 0,5 m. Następną warstwę, zwaną *rudus* lub *ruderatio* nakładano na grubość 20-30 cm. Stanowił ją kruszony piaskowiec, tłuczona cegła lub tłuczeń kamienny. Wszystko ubijano i zalewano zaprawą. Podbudowę stanowił *nucleus*, tj. cement z odłamkami kamiennymi, żuzłem, gliną i piaskiem. Warstwę górną – *summum dorsum* – stanowiły żwiry. Dobrze wygładzoną nawierzchnię – *parimentum* – układano z płyt kamiennych łączonych zaprawą.

Grubość ukończonej drogi rzymskiej wynosiła od 1 m do 1,5 m. Drogom rzymskim nadawano przekrój wypukły, co umożliwiała swobodny odpływ wody. Spadek poprzeczny wynosił zwykle 5%. Po obu stronach drogi wykonywano głębokie rowy odwadniające, które zabezpieczały beton przed działaniem wody.

Wzdłuż dróg ustawiano słupy milowe. *Miliaria* (kamienie milowe) miały kształt kolumny z bazą na planie prostokąta. Posiadały inskrypcję (na temat kamieni milowych zob. Schneider 1935, s. 395 n.; Herzig 1996, *passim*; Kolb 2001a, s. 505-550; 2004 b, s. 135-155), która zawierała imię budowniczego drogi, jego stanowisko urzędowe, a od początku Cesarstwa imię cesarza. Podawała nazwę drogi, oznaczenie punktu początkowego i końcowego. W Italii umieszczano na niej odległość od punktu, w którym droga brała początek, a więc od Rzymu. W prowincjach odległość od miasta tzw. stołecznego lub innych ważnych ośrodków. Niekiedy w inskrypcji podawano informacje o ważnych wydarzeniach, wyliczano w nich poszczególne elementy tytulatury cesarskiej i zaszczyty cesarza, a czasami wysokość sum, które wyłożono na konserwację lub renowację konkretnej drogi (CIL 17/2; CIL 17/4).

Via Appia (ryc. 2), najstarsza z rzymskich dróg, znana w starożytności „królowa dróg” (Statius, *Silvae*, 4. 3; 40-55; 2. 2.) została wybudowana jako *via publica* w 312 roku p.n.e. z inicjatywy Appiusza Klaudiusza Caecusa (Appius Claudius Caecus) podczas piastowania przez niego urzędu cenzora⁶.



Ryc. 2. Fragment *via Appia Antica* (<http://www.oskarlewis.com/weblog/archives/1679>)

⁶ Livius, 9. 29; Frontinus, *De aquis urbis Romae* 1. 5; Diodorus, 20. 36; Eutropius 2. 9. W wyniku sprzecznych informacji źródłowych nie wiadomo, czy Appiusz Klaudiusz Caecus zbudował drogę w czasie sprawowania urzędu cenzora czy też konsula (por. Prokopius, *Bellum Gothicum* 1. 14). Na ten temat zob. Real-Encyklopädie, Supplement 13, 1973, s. 1495.

Imponująca kariera Appiusza Klaudiusza Caecusa znana jest głównie z jego elogium (ILS 54). Był szanowanym rzymskim politykiem, cenzorem, dwukrotnie konsulem, dyktatorem, trzykrotnie interrexem, dwukrotnie pretorem, dwukrotnie edylem kurulnym, kwestorem, trzykrotnie trybunem wojskowym. W elogium czytamy o zwycięstwach nad Samnitami, Sabinami i Etruskami. Co prawda z przekazów Liwiusza, Diodora czy Cyncerona wyłania się mniej pozytywny obraz polityka, wynikający z jego zapatrywań politycznych (więcej na ten temat oraz o karierze Caecusa patrz Macbain 1980, s. 356-372), jednak kolejnym pokoleniom Rzymian Appiusz zapisał się w pamięci słynną mową w senacie, wygłoszoną w 280 roku przeciwko Pyrrusowi. Znany był też z przedsięwzięć budowlanych w Rzymie: akweduktu (*aqua Appia*); (Eutropius, 2. 9; Livius, 9. 29; Plinius, *NH*, 36. 121; Frontinus, *De aquis urbis Romae* 1. 4-7, 9, 18, 22; 2. 65, 79, 125; CIL 11. 1827) oraz drogi (*via Appia*).

Pliniusz napisał, że *via Appia* była jedną z najbardziej znanych rzymskich dróg (Plinius, *NH*, 5. 3.), ryc. 3.



Ryc. 3. Fragment kamiennej nawierzchni *via Appia Antica*
<http://www.oskarlewis.com/weblog/archives/1679>

Wyóżniała się statusem drogi publicznej, co oznacza, że wybudowano ją na gruncie państwowym. W zamyśle miała łączyć Rzym z Kampanią, jednak na początku biegła jedynie do miasta Aurunków, Formiae. W 307 roku, już jako konsul, Appiusz wydłużył ją do Kapui. W 291 roku została przedłużona do Venusia, dziesięć lat później do Tarentu, a w końcu do Brundyzjum, będąc jednocześnie jedną z głównych dróg do Grecji (Livius, 9. 29; datacja poszczególnych etapów rozbudowy *via Appia* jest niepewna), ryc. 4. Wytyczono ją niemalże w linii prostej. Kamienna nawierzchnia drogi została położona dopiero w czasach Cesarstwa. Wzdłuż całej trasy umiejscowione były stacje (wykaz stacji funkcjonujących wzdłuż *via Appia*: Hülsen 1896, t. 2, s. 239-241) i kamienie milowe. Najwcześniejsze kamienie milowe pochodzą z 250 roku p.n.e. (CIL, 1. 221), późniejsze datuje się na czasy Nerwy, Trajana, Hadriana i Teodoryka (por. CIL, 9. 6075; 10. 6812-6880).



Ryc. 4. Przebieg *via Appia Antica*
http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Via_Appia_map.jpg

Zarówno w czasach republikańskich, jak i cesarskich była jedną z najintensywniej wykorzystywanych dróg prowadzących na południe Italii. Cesarze rzymscy dbali o jej stan, wielokrotnie poddając ją renowacji bądź przebudowie (por. Strabo, 5. 282 n; Cass. Dio, 68. 15; Procopius, *Bellum Gothicum*, 1. 14.). Opiekę nad drogą sprawowali z ramienia państwa kuratorzy (por. Seneca, *Apocolocyntosis* 1; CIL, 2. 1929; CIG 4029; 5. 865, 4341; 6. 3832=31719; 9. 1129; 14. 2505) i podlegli im *tabularii viae Appiae* (CIL, 6. 8466).

Via Appia zaczynała się nieopodal *Circus Maximus*, przy *Porta Capena*. To właśnie od tego miejsca (CIL, 10. 6812 n.) kamienie milowe podawały odległości od Rzymu. Bezpośrednio za bramą stała świątynia *Honos* i *Virtus*. Pierwsza z nich została wzniesiona przez Q. Fabiusa Maximusa ok. IV wieku p.n.e., druga w 208 roku p.n.e. przez M. Claudiusa Marcellusa, zdobywcę Syrakuz (Livius, 27. 25.6-10; dedykował ją najprawdopodobniej jego syn w 205 p.n.e., Livius, 39. 11. 13; por. Patterson 2000, s. 98).

Via Appia była w okolicach Rzymu miejscem spotkań. Rzymianie umawiali się tu na spacer. Wzdłuż odcinka drogi najbliższego Rzymowi dosyć wcześnie, bo już w III wieku p.n.e., zaczęto wznosić grobowce dla znanych osobistości Rzymu. Był to wynik zapisu w prawie XII tablic (*Lex Duodecim Tabularum*, 10. 1), zabraniającego grzebania zmarłych i palenia zwłok w obrębie murów miejskich (o śmierci i zwyczajach grzebania zmarłych w Rzymie zob. Morris 1992; Wesch-Klein 1993; Kyle 1998). Były to groby komorowe, należące m.in. do arystokratycznych rodów Scypionów (Cicero, *Tusculanae Quaestiones*, 1. 13), Serwiliuszów, Metellusów (Gerding 2002). Grobowiec znanego rodu Scypionów został wzniesiony z inicjatywy Scypiona Barbatusa (Radke 1991c, t. 134, s. 69-79), (cos. 298 p.n.e.) pomiędzy *via Appia* a *via Latina*. W pierwotnym kształcie komora grobowa wykuta w skale miała kształt kwadratu. W jej ścianach znajdowały się nisze na sarkofagi przedstawicieli rodu. Inskrypcje (odnoszące się do poszczególnych przedstawicieli rodu Scypionów: CIL, 1. 2.6-16 = 6. 1284-1294) odnalezione w grobowcu wskazują na ośmiu przedstawicieli rodu Scypionów, poczynawszy od Barbatusa a skończywszy na Paulli Corneli, żonie niejakiego Hispallusa. W połowie II wieku p.n.e. grobowiec znacznie rozbudowano, dodając do pierwszej komory grobowej drugie pomieszczenie. Nad grobowcem wzniesiono podium pod nadziemną część grobowca, przyozdobioną niszami, w których ulokowano posągi Scypiona Afrykańskiego, Scypiona Azjatyckiego i Enniusza (Cicero, *Pro A. Licinio Archia*, 22; Plinius, *NH*, 7. 114; Livius, 38, 56; por. Sickle 1987, t. 108, z. 1, s. 41-55; Coarelli 1981, s. 325-333). Nieopodal znajdowało się wzniesione za Tyberiusza *columbarium* wyzwolenca Pomponiusza Hylasa i jego żony (*sepulcrum Pomonii Hylae*); (por. Coarelli 1981, s. 333-334; CIL, 6. 5552;

zob. też CIL, 6. 5539-5557.). Inny monumentalny grobowiec wzniesiony został przy *via Appia* przez Cecyliusza Kwintusa Metellusa Kreteńskiego dla jego córki Cecylii Metelli, żony Marka Krassusa (syna triumwira). Tę potężną budowlę (średnica 20 m) o kształcie walca zbudowano z kamienia.

Owo skupienie wzdłuż *via Appia* i w jej okolicy grobowców i świątyń, fundowanych przez przedstawicieli znanych i szanowanych rodzin arystokratycznych Rzymu czyniło z tego regionu miejsce znaczące, co najmniej tak ważne w swoim rodzaju, jak chociażby Forum w Rzymie (Patterson 2000, s. 98 n). Tradycja wznoszenia grobowców wzdłuż *via Appia* przetrwała czasy Cesarstwa. Od schyłku II wieku n.e. wzdłuż *via Appia* tworzone nekropolie chrześcijańskie (Pawłowska 2007, s. 177-179). Wśród nich jest cmentarz św. Kaliksta, jeden z najstarszych w Rzymie. Chowano na nim biskupów Rzymu, których później wspominał w swych epigrammatach Damazy (*Epigrammata Damasiana*, 16. 120; 17. 124; 15. 117). Kolejne nekropolie to cmentarz Pretekstata i miejsce pochówku św. Sebastiana (więcej na ten temat Pawłowska 2007, s. 177-179).

Via Appia była często wzmiankowana w tekstach antycznych, autorstwa m.in. Propercjusza (II, 32), Owidiusza (*Pont.* II, 7), Stacjusza (*Silvae* II 2; IV 3 i 4), Marcjalisa (IX 101). Była jednym z ulubionych miejsc, gdzie upamiętniano sukcesy militarne. Przykładem jest tu chociażby Scypion, który w swoim elogium wymienił liczne, odniesione przez siebie sukcesy militarne. Świątynie, które stały w pobliżu *via Appia* kojarzyły się ze zwycięstwami wojskowymi (świątynia *Virtus* czy Marsa). W świątyni *Honos* i *Virtus* eksponowano zdobycze przywiezione do Rzymu po złupieniu przez Rzymian Syrakuz w 212 r. p.n.e. (Livius, 25. 40,1-3). W czasach Cesarstwa *via Appia* nie straciła na znaczeniu. Kasjusz Dio (Cassius Dio, 51. 19, 1) podał, że po bitwie pod Akcjum senat ustanowił wzniesienie dla zwycięzcy dwóch łuków triumfalnych: w Brundyzjum i w Rzymie. W 19 roku przy *Porta Capena*, przed świątynią *Virtus* i *Honos*, został ustawiony z inicjatywy senatu ołtarz poświęcony Fortunie *Redux*, jako dziękczynienie za szczęśliwy powrót Augusta z Syrii, gdzie negocjował z Partami bezkrwawy zwrot rzymskich znaków legionowych. Zgodnie z relacją Augusta w *Res gestae* (RGDA, 11) w miejscu tym miały się odbywać coroczne modły, prowadzone przez pontyfików oraz westalki. Zdaniem Pattersona ołtarz poświęcony Fortunie *Redux* mógł być prekursorem późniejszego *Ara Pacis*, ustawionego w podzięce za szczęśliwy powrót Augusta z Hiszpanii i Galii (Patterson 2000, s. 100). Kolejną symboliczną w wymowie budowlą był wzniesiony najprawdopodobniej w pobliżu świątyni Marsa łuk triumfalny dla Druzusa Starszego, ojca późniejszego cesarza Klaudiusza za odniesione w Germanii sukcesy militarne. Budowla ujrzała światło dzienne po śmierci Druzusa, która nastąpiła w 9 roku p.n.e. (Suetonius, *Claudius* 1).

Za następców Augusta nie zmalało znaczenie *via Appia*. Właśnie tutaj, w *regio I*, być może właśnie wzdłuż *via Appia* wybudowano łuki triumfalne dla Trajana i Lucjusza Verusa (Patterson 2000, s. 100). Zarówno Trajan (budowa *via Traiana*), jak i Lucjusz Werus (przedłużenie *via Traiana*) zapisali się w pamięci jako budowniczy dróg biegnących w pobliżu *via Appia*. Septymiusz Sewer oddał *via Appia* prawdziwy hołd poprzez umiejscowienie drogi Apijskiej oraz *Porta Capena* na marmurowej mapie Rzymu, sporządzonej w tamtym czasie. Oba miejsca stanowią tam punkt orientacyjny. Następca Sewera, Karakalla zasłynął m.in. jako budowniczy słynnego kompleksu term niemalże przylegającego do *Porta Capena* (Scriptores Historiae Augustae, Caracalla 9. 9).

Via Appia w początkowym odcinku uchodziła za miejsce znaczące i prestiżowe. W czasach republikańskich wpływowo rody arystokratyczne wznosiły tu sobie wspaniałe grobowce i pomniki, a w świątyniach przypominano o odnoszonych przez nich zwycięstwach. Cesarze rzymscy dbali, by wjazd do Rzymu od południa wyglądał monumentalnie, zdając sobie sprawę z tego, jakie wrażenie może to wywołać na przybywających do stolicy Imperium. Droga miała znaczenie strategiczne również dlatego, że połączyła Rzym z głównym portem na wschodzie, Brundyzjum. Była często uczęszczana. Właśnie w czasach Cesarstwa otrzymała kamienną nawierzchnię. O jej znaczeniu dowodzi stawianie łuków triumfalnych wzdłuż jej biegu upamiętniających zwycięstwa nad Egiptem lub Partią – miało to solidne uzasadnienie właśnie w tej części miasta.

Dr Katarzyna Balbuza
Instytut Historii UAM w Poznaniu
e-mail: balbuza@amu.edu.pl

SUMMARY

VIA APPIA ANTICA – LONGARUM REGINA VIARUM

Via Appia, the oldest Roman road, called „the queen of all roads” in ancient times, was built in 312 BC on the initiative of censor Appius Claudius Caecus. Its part, closest to Rome, was considered a significant and prestigious place by Romans. In the Republic influential aristocratic families erected magnificent tombs and monuments, in temples, however, their victories were reminded. Roman emperors took care of the road and thus, it was very often rebuilt. They wanted the entry to Rome from the southern side to make a monumental impression on people who were arriving in the Empire. The road was of strategic importance as it connected Rome and the main port in the east, Brundisium. It was frequently used. The proof of it is a fact that in the times of the Empire it had a stone surface. Its significance is proved by the fact that along the road, triumphal arches were erected to commemorate victories over Egypt and Partia – in this part of the city it was thoroughly justified.

BIBLIOGRAFIA

I WYDANIA ŹRÓDŁOWE

ŹRÓDŁA LITERACKIE

1. Cicero, Marcus Tullius, *Tusculan disputations*, transl. J.E. King, London & New York, (Loeb Classical Library), 1945.
2. Cicero, Marcus Tullius, *Pro Archia poeta; Post reditum in senatu; Post reditum ad quirites; De domo sua; De haruspicum responsis; Pro Plancio*, transl. N. H. Watts, London & New York, (Loeb Classical Library), 1979.
3. Diodorus Siculus, *Bibliotheca historica*, ed. by E. Capps, T.E. Page, W.H.D. Rouse, L.A. Post, E.H. Warmington, transl. by C.H. Oldfather, London & New York, (Loeb Classical Library), 1933 – 1967.
4. *Eutropii Breviarium ab Urbe Conditata*, recognovit Carolus Santini, Bibliotheca Teubneriana, Leipzig 1979.
5. Frontinus, *The Stratagems and the Aqueducts of Rome*, transl. Ch. E. Bennett, London & New York, (Loeb Classical Library), 1925.
6. *Isidori Hispalensis episcopi etymologiarvm sive originvm libri XX. Recogn. breuique adnotatione critica instruxit W. M. Lindsay*, Scriptorum classicorum bibliotheca Oxoniensis, Clarendon, 1911-.
7. *Legis XII tabularum*, [w:] *Fontes Iuris Romani Anteiustiniani*, I², Florentiae 1968.
8. Titus Livius, *Ab Urbe Conditata*, ed. W. Weissenborn, H.J. Müller, 9 t., Berlin 1962 n.
9. *Dio's Roman History*, ed. by T. E. Page, E. Capps, W.H.D. Rouse, L.A. Post, E.H. Warmington, transl. by E. Cary, London & New York, (Loeb Classical Library), Bd VI, 1960; Bd VII, VIII, IX, 1955.
10. C. Plinius Secundus, *Natural History*, ed. by E. Capps, T.E. Page, W.H.D. Rouse, L.A. Post, E.H. Warmington, transl. by H. Rackham, London & New York, (Loeb Classical Library), 1938 – 1962.
11. Plutarch, *Vitae parallelae*, ed. C. Lindskog, K. Ziegler, H. Gärtner, Bibliotheca scriptorum Graecorum et Romanorum Teubneriana, Lipsiae 1914-.
12. Plutarch z Cheronei, *Żywoty sławnych mężów*, Wrocław 1955. Procopius, *History of the wars*, books III and IV; *History of the wars*, books V and VI, 4, *History of the wars*, books VI (continued) and VII; *History of the wars*, books VII (continued) and VIII, transl. H.B. Dewing, London & New York, (Loeb Classical Library), 1978-1979.
13. *Res gestae divi Augusti: ex monumentis Ancyrano et Antiocheno Latinis, Ancyrano et Apolloniensi Graecis / texte établi et commenté (avec un appendice et 4 planches hors-texte) par Jean Gagé*, (Belles Lettres), Paris 1977.
14. *Scriptores Historiae Augustae* edidit E. Hohl, I – II, addenda et corrigenda adiecerunt Ch. Samberger et W. Seyfarth, Leipzig 1965.
15. Sénèque, *Oeuvres (Dialogues; Sur la clémence; Lettres à Lucilius, Questions Naturelles, Apocoloquintose du Divin Claude; Des Bienfaits; Tragédies)*, trad. R. Waltz, F. Préchac, A. Bourgery, P. Oltramare, L. Hermann, Paris 1922 – 1964.
16. *Statii Silvae*, recensuit Aldus Marastoni, Bibliotheca Teubneriana, Lipsiae 1961 (Leipzig 1970²).

17. Suetonius, *De Vita Caesarum*, vol. I, II, ed. by T. E. Page, W. H. D. Rouse, transl. by J. C. Rolfe, London & New York, (Loeb Classical Library), 1914.
18. Strabon, *Geography*, ed. and transl. H.L. Jones, London & New York, (Loeb Classical Library), 1917 – 1932.
19. Vitruvius, *On architecture*, transl. F. Granger, London & New York, (Loeb Classical Library), 1934.

INSKRYPCJE

1. CIL 17/2 - *Corpus Inscriptionum Latinarum voluminis decimi septimi pars secunda, Miliaria provinciarum Narbonensis Galliarum Germaniarum*, (CIL 17/2), ed. Gerold Walser, Berlin 1986.
2. CIL 17/4 - *Corpus Inscriptionum Latinarum, volumen decimum septimum, miliaria imperii Romani, cura Anne Kolb, pars quarta, Illyricum et provinciae Europae graecae, Fasciculus primus, Miliaria provinciarum Raetiae et Norici* (CIL 17/4), Fasc. 1, edd. A. Kolb, G. Walser, G. Winkler, Berlin 2005.
3. *Corpus Inscriptionum Graecarum*, ed. A. Boeckh, J. Franz, E. Curtius, A. Kirchoff, Berlin 1828-.
4. *Corpus Inscriptionum Latinarum*, ed. Preuss, Berlin 1863-.
5. *Inscriptiones Latinae Selectae*, ed. H. Dessau, Berlin 1892 – 1916.

II LITERATURA

1. Castagnoli F. (1956): *Appia antica*. Milano.
2. Castagnoli F., Colini A.M., Macchia G. (1975): *La via Appia*. Roma.
3. Chevallier R. (1972): *Les voies Romaines*, Paris.
4. Coarelli F. (1981): *Rom. Ein archäologischer Führer*. Freiburg.
5. Curtis D.C. (1913): *The difference between sand and pozzolana*. *Journal of Roman Studies*, t. 3, s. 197-203.
6. Gerding H. (2002): *The tomb of Cecilia Metella: tumult, tropaeum and thymele*. Lund.
7. Herzog H.E. (1974a): *Probleme der römischen Strassenwesens. Untersuchungen zu Geschichte und Recht*. *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt 2.1* (Berlin & New York), s. 593-648.
8. Herzog H.E. (1996b): *Rzymskie kamienie milowe z Italii. Rozważania historyczne*, *Xenia Posnaniensia* 10, Poznań.
9. Hülsen Ch. (1896): *Via Appia*. *Real-Encyklopädie der klassischen Altertumswissenschaft*, t. 2, s. 239-241.
10. Kolb A. (2001a): *Meile und Meilenstein*. *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*, t. 19 (Göttingen), s. 505-550.
11. Kolb A. (2004b): *Römische Meilensteine: Stand der Forschung und Probleme*, R. Frei-Stolba (Hrsg.), *Siedlung und Verkehr im Römischen Reich. Römerstrassen zwischen Herrschaftssicherung und Landschaftsprägung. Akten des Kolloquiums zu Ehren von Prof. H.E. Herzog vom 28. und 29. Juni 2001 in Bern*. Bern, s. 135-155.
12. Kolb A. (2005c): *Strassen*. *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde* 30 (Göttingen), 2005, s. 74-78.
13. Kyle G.D. (1998): *Spectacles of death in ancient Rome*. London, New York.

14. S. Łoś (2007): *Sylwetki rzymskie*. Lublin.
15. Macbain B. (1980): *Appius Claudius and the via Appia*. *Classical Quarterly*, t. 30, z. 2, s. 356-372.
16. Morris I. (1992): *Death-ritual and social structure in classical Antiquity*. Cambridge.
17. Patterson J. (2000): *On the margins of the city of Rome*. [w:] *Death and disease in the ancient city*. Red. V.M. Hope, E. Marshall. London.
18. Pawłowska B. (2007): *Urbs sacra. Pilegrzymki i podróże religijne do Rzymu w starożytności chrześcijańskiej (IV-VII w.)*. Kraków.
19. Pékary Th. (1968): *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrassen*. Bonn.
20. Qulici L. (1977a): *La via Appia da Roma a Bovillae*. Roma.
21. Qulici L. (1997b): *Via Appia. Da Porta Capena ai Colli Albani*. Roma.
22. Quilici L. (2003c): *Via Appia. Entlang der bedeutendsten Straße der Antike*. Hrsg. von I. della Portella, Darmstadt.
23. Radke G. (1970a): *Viae publicae Romanae*, *Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft*, Supplement 13 (Stuttgart), s. 1416-1686.
24. Radke G. (1981b): *Viae publicae romanae*. Bologna.
25. Radke G. (1991c): *Beobachtungen zum Elogium auf L. Cornelius Scipio Barbatus*. *Rheinisches Museum für Philologie*, t. 134, s. 69-79.
26. Rosset A. (1970): *Starożytne drogi i mosty*. Warszawa.
27. Schneider K. (1935): *Miliarium*. *Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft*, Supplement 6 (Stuttgart), s. 395-432.
28. Sickie J. (1987): *The Elogia of the Cornelia Scipiones and the Origin of Epigram at Rome* *The American Journal of Philology*, t. 108, z. 1, s. 41-55.
29. Toynbee J.M.C. (1996): *Death and burial in the Roman world*. Baltimore.
30. Wesch-Klein G. (1993): *Funus publicum: eine Studie zur öffentlichen Beisetzung und Gewährung von Ehrengräbern in Rom und den Westprovinzen*. Stuttgart.