Univerzita Palackého v Olomouci

Filozofická fakulta

Katedra historie

Římská silniční síť v době pozdní republiky a počátků císařství (1. stol. př. n. l. – 1. stol. n. l.)

Roman road network at the time of late republic and the beginning of the empire (1st century BC – 1st century AD)

Bakalářská práce

Veronika Izáková

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie – Historie

Olomouc 2020

Vedoucí práce: PhDr. Ivana Koucká

© Veronika Izáková 2020

PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci na téma „Římská silniční síť v době pozdní republiky a počátků císařství (1. stol. př. n. l. – 1. stol. n. l.)“ vypracovala samostatně a s použitím citovaných pramenů, odborné literatury a internetových zdrojů.

V Olomouci dne 5. 5. 2020 ……...

Veronika Izáková

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala své vedoucí bakalářské práce PhDr. Ivaně Koucké za odborné vedení, cenné rady, vstřícnost při konzultacích a pomoc při vytváření této práce.

Obsah

Úvod 5

1. Římská silniční síť 10

    1.1 Silnice ve fyzicko-geografickém prostoru 11

    1.2 Silnice v socioekonomickém prostoru 17

    1.3 Technická výstavba silnic 21

    1.4 Administrativní členění 23

    1.5 Páteřní silnice římského systému 28

2. Pohyb na silnicích 32

    2.1 Subjekty dopravy 32

    2.2 Dopravní prostředky 35

    2.3 Curcus publicus 38

    2.4 Cestovní suprastruktura 42

3. Římská kartografie 43

    3.1 Itineráře 44

    3.2 Mapy 48

    3.3 Geografická práce Marka Agrippy 50

Závěr 54

Seznam pramenů a literatury 58

    Seznam pramenů: 58

    Seznam literatury: 61

Seznam příloh 67

Summary 73

Úvod

Římské silnice jsou bezesporu jedním z velkých fenoménů starověkého světa. Jednoznačně patřily k technologickým výdobytkům Římské říše a staly se základním pilířem jejich mocenského rozvoje. O jejich kvalitě a vhodném umístění svědčí i fakt, že některé současné dopravní komunikace lemují trasy původních silnic.

Tato bakalářská práce se bude zabývat problematikou silniční sítě v době pozdní republiky a počátků císařství, konkrétně v rozmezí 1. století př. n. l. – 1. století n. l. Toto období jsem se rozhodla vybrat ze dvou hlavních důvodů. Zaprvé, právě na přelomu tisíciletí dochází k obrovskému rozvoji ve výstavbě silnic, jejich mapování a pokusům o kartografické zpracování veřejné silniční sítě. Gaius Julius Caesar chtěl vyměřit a zmapovat celý tehdejší známý svět, na tento projekt navázal jeho nástupce císař Augustus a mapování svěřil do rukou Marka Vipsania Agrippy. Augustus také investoval nemalé prostředky do výstavby a rekonstrukce silnic a ustanovil dopravní systém *curcus publicus*. Život na silnicích neustále rostl a sílil, s výstavbou nových tras se připojovali další císařové - Tiberius, Claudius, Vespasianus, ve 2. století například Traianus nebo Hadrianus.

Zadruhé, pro toto období máme zachováno velké množství pramenů. Obecné poznatky o geografii i cestování se dají čerpat především z antických literárních děl. Důležité informace nám může poskytnout například dílo římského historika Cassia Dia *Římské dějiny*[1]*, Dějiny*[2] od Tita Livia nebo *Zrod římského impéria*[3] od Appiána. Tato historická díla předkládají nejenom politické dějiny, které se v menší míře v práci uplatní taktéž, nýbrž obsahují i leckdy nenápadné detaily o trasách silnic, jejich výstavbě nebo zmínky o mapách. Práce hodně čerpá také z encyklopedického díla *Přírodopis* od Plinia Staršího[4] a ze Strabónova *Zeměpisu.*[5] Plinius Starší dokázal obsáhnout velké množství poznatků z mnoha odvětví – v díle se zabývá například astronomií, geografií, fyziologií člověka, zoologií, botanikou, farmakologií, hornictvím i uměním. V této práci využiji zejména geografickou část, některé zajímavé informace spojené s výstavbou silnic a obchodem

[1] CASSIUS, Dio: *Roman History*. Loeb Classical Library edition. 1917. In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Cassius_Dio/home.html [cit. 21. 2. 2020]
[2] LIVIUS, Titus: *Dějiny VI*. Praha 1976.; LIVIUS, Titus: *Dějiny VII*. Praha 1979.
[3] APPIÁNOS: *Zrod římského impéria.* Praha 1986.
[4] PLINIUS SECUNDUS, Gaius: *The Natural History*. Bohn Classical Library edition. 1855. In: ‹http://www.perseus.tufts.edu/hopper/searchresults?q=pliny› [cit. 13. 1. 2020]
[5] STRABO: *The Geography*. Loeb Classical Library edition. Harvard 1923. In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Strabo/home.html [cit. 18. 11. 2019]

ale můžeme najít v oddílech s hornictvím či uměním. Autor měl k sepsání díla výborné předpoklady. Účastnil se výbojů proti germánským kmenům a zastával funkci diplomata za vlády císaře Vespasiána. Díky této pozici cestoval do římských provincií, jako například do Hispánie či Galie. Důležitým pramenem pro informace geografického rázu je také výše zmíněný Strabónův *Zeměpis*. Tento řecký historik a geograf hodně cestoval a zakládal svou práci na osobních zkušenostech. Dílo se skládá ze 17 svazků, přičemž knihy popisují jednotlivá území od západní Evropy přes blízký Východ po severní Afriku. V práci nejvíce pracuji s knihami popisujícími oblasti Itálie, Sicílie, Galie, Hispánie, východní Evropy a Balkánu. Autor chtěl dílo koncipovat jako praktickou příručku pro římské úředníky, vojevůdce či obchodníky, proto se zaměřuje na popis reliéfu, klimatu, udává názvy míst i vzdáleností.

Údaje o silnicích a cestování lze najít i v pramenech biografických, například *Životopisy dvanácti císařů* od Gaia Suetonia Tranquilla.[6] Jedná se o biografie prvních římských císařů od Gaia Julia Caesara (100 – 44 př. n. l.) po císaře Domitiána (51 – 96 n. l.).[7] Jelikož byl Suetonius za vlády Hadriana císařovým tajemníkem, měl přístup k císařským archivům, odkud čerpal potřebné informace. V díle popisuje život vladařů od jejich mládí po smrt, zaměřuje se jak na jejich veřejnou činnost, tak i soukromý život. Pro tuto práci je stěžejní Augustův životopis, nicméně využívám poznatky i z jiných oddílů. Dalším životopisným dílem jsou *Životopisy slavných Řeků a Římanů* od Plútarcha.[8] Autor zpracovává biografii 46 významných řeckých a římských osobností, rozdělené do dvojic, které porovnává.

Detaily o cestování můžeme hledat i v pramenech osobní povahy, tedy v korespondenci. Zde se lze dozvědět, kam a proč se autoři dopisů vydávali nebo jaký způsob cestování zvolili. Jedním z těchto pramenů jsou *Listy přátelům* od Marka Tullia Cicerona.[9] Cicero byl řečníkem, filozofem a politikem. Kvůli státnické dráze se chtěl zdokonalit v rétorice, a proto se vydal na cestu po Malé Asii, kde vyhledával nejlepší řečníky a učil se od nich. Právě z dopisů z Malé Asie můžeme čerpat poznatky o cestování v 1. století př. n. l. Dále je možné využít *Dopisy* Plinia Mladšího[10] nebo korespondenci

[6] SUETONIUS TRANQUILLUS, Gaius: *Životopisy dvanácti císařů.* Praha 1966.
[7] Data v závorkách odkazují na dobu císařova života.
[8] PLÚTARCHOS: *Životopisy slavných Řeků a Římanů I*. Praha 1967.; PLÚTARCHOS: *Životopisy slavných Řeků a Římanů II*. Praha 1967.
[9] CICERO, Marcus Tullius: *Listy přátelům I*. Praha 2001.
[10] PLINIUS CAECILIUS SECUNDUS, Gaius: *Dopisy*. Praha 1988.

Seneky.[11] Plinius mladší jako státní úředník hodně cestoval po římském impériu, působil například jako vojenský tribun v Sýrii nebo místodržitel provincie Bithýnie. Jeho *Dopisy* sestávají z korespondence mezi lety 98-108, jednotlivé listy jsou adresovány rodině, přátelům nebo císaři Traianovi, se kterým měl blízký vztah. Nalezneme v nich spoustu drobných informací z oblasti cestování, například, že jezdil na návštěvy za rodinnými příslušníky, kam se vydával odpočívat a popisuje i cestování v nosítkách. Při bádání nelze opomenout ani krásnou literaturu. V tomto případě je vhodná Horatiova báseň *Cesta do Brundisia*,[12] ve které autor popisuje své putování do výše uvedeného města včetně názvů míst, jimiž projížděl nebo detailů o nocování.

Informace technického rázu, například ohledně výstavby silnic nebo konstrukce a využívání měřících přístrojů, nalezneme u Marka Vitruvia Polia v díle *Deset knih o architektuře*.[13]

V odborné literatuře se problematice cestování a geografie v Římské říši se věnuje Colin Adams ve spolupráci s jinými autory v knize *Travel and Geography in the Roman Empire*.[14] Monografie se zaměřuje na římský komunikační systém, najdeme zde příspěvky k vojenskému významu silnic, císařském dopravnímu systému i zeměpisnému porozumění dané doby. Historička Daniela Dueck v díle *Geography in Classical Antiquity*[15] zase popisuje vývoj geografických idejí ve starověku, jaké metody se používaly pro popis krajiny nebo v oblasti topografie. Velice přínosnou shledávám monografii *Traffic and Congestion in The Roman Empire*, jejímž autorem je Cornelis Van Tilburg. Pozornost zaměřil jak na technickou stránku výstavby silnic, tak i na jejich využití, účastníky provozu nebo infrastrukturu ve městech. Mezi další literaturu přínosnou k tématu se řadí i *Space, Geography, and Politics in the Early Roman Empire*[16] od Clauda Nicoleta. Autor zde dokumentuje římskou expanzi na začátku císařského období – za vlády císaře Augusta, a jakým způsobem Římané podávali informace o nově dobytých územích. Zároveň se snaží propojit vztahy mezi územní a politickou expanzí. Hodně informací jsem také čerpala z díla *Roman Bridges*[17]

[11] SENECA, Lucius Aeneus: *Další listy Luciliovi.* Praha 1984.
[12] HORATIUS, Quintus Flaccus: *Satiry*. In: Horatius: Vavřín a réva. Praha 1972, s. 171-174.
[13] VITRUVIUS POLIO, Marcus: *Deset knih o architektuře.* Praha 1979.
[14] ADAMS, Colin – LAURENCE, Ray: *Travel and Geography in the Roman Empire.* London 2001.
[15] DUECK, Daniela: *Geography in Classical Antiquity*. Cambridge 2012.
[16] NICOLET, Claude: *Space, Geography, and Politics in the Early Roman Empire.* Michigan 1991.
[17] O'Connor, C.: *Roman bridges.* Cambridge 1993.

od Colina O´Connora. Část knihy se věnuje architektuře římských mostů a část římským silnicím, jejich stručné historii, trasám i výstavbě.

Co se týče tematiky kartografie, map nebo itinerářů, jako dobrá volba se v tomto případě jeví kartografická edice *Carthography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean,*[18] ve které najdeme mnoho studií týkajících se antické kartografie, římského mapování nebo itinerářů a map v dobách římského císařství. Problematikou itinerářů se zabývá anglický badatel Benet Salway (zmiňme například práce *The Perception and Discription of Space in Roman Itineraries*[19] a *Travel, Itineraria and Tabellaria*[20]) nebo Richard Talbert.[21] Uznávaným odborníkem na poli antické geografie, z jehož prací taktéž čerpám, je Oswald Dilke.[22]

Práce je rozdělená na tři části. První kapitola pojednává o římské silniční síti jako celkovém systému. Silnice jsou zkoumány ve fyzicko-geografickém a socioekonomickém kontextu. Důležitou součástí je propojení historických faktů a poznatků z geografie, geomorfologie a geografie dopravy. Ráda bych zejména odpověděla na otázky, do jaké míry ovlivňovaly stavbu silniční sítě přírodní podmínky a jak se s nimi stavitelé dokázali vypořádat. Zajímá mě také, zda existuje ve vedení tras nějaká logika a jaké determinanty jejich rozmístění ovlivňují. Uvádím i technickou stránku stavby silnice, zaměřuji se též na jejich členění a stručný výčet nejdůležitějších tras. Druhá kapitola se věnuje dopravě na silnicích. S jakými cestovateli bychom se na nich potkali? Využívali silnice všichni lidé? Rozebírám i to, kam a za jakým účelem se vypravovali, jaké dopravní prostředky k tomu mohli využít, kde se po cestě ubytovali a najedli. Bez komentáře není ponechán ani důležitý prvek silničního systému – *curcus publicus*. V poslední části nelze opomenout tehdejší římskou kartografii a hledat odpovědi na otázku, zda Římané využívali i nějakých pomůcek k orientaci a pohybu v terénu. Jestli ano, jak v takovém případě vypadaly, jaké informace a detaily

[18] HARLEY, J. B. – WOODWARD, David (ed.): *The History of Carthography: Volume 1 – Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago 1987.
[19] SALWAY, Benet: *The Perception and Discription of Space in Roman Itineraries*. In: Rathmann, M. (ed.): Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike. Mainz am Rhein 2007, s. 181-209.
[20] SALWAY, Benet: *Travel, Itineraria and Tabellaria*. In: Adams, Colin – Laurence, Ray: Travel and Geography in the Roman Empire. London and New York 2001, s. 22-66.
[21] TALBERT, Richard J. A.: *Rome´s World: The Peutinger map reconsidered.* Cambridge 2010.
[22] DILKE, Oswald A. W.: *Greek and Roman Maps*. Ithaca – New York 1985.; DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* In: Harley, J. B. (ed.): Vol. 1 The History of Cartgraphy. Chicago 1987, s. 234-357.

zachycovaly a co z nich dalo vyčíst? V závěru této části rozebírám práci Marka Agrippy, který je autorem mnoha geografických měření a slavné Agrippovy mapy světa.

Jména, názvy míst a římských reálií jsou sjednocena podle Encyklopedie antiky.[23]

[23] SVOBODA, Ludvík: *Encyklopedie antiky*. Praha 1974.

1. Římská silniční síť

Římské impérium bylo jednou z nejrozsáhlejších evropských říší. Největšího územního rozmachu dosáhlo v době vlády císaře Traiana (98-117).[24] Rozkládalo se na třech kontinentech soustředěných kolem Středozemního moře. Celá říše pokrývala polovinu Evropy (od západního pobřeží Atlantiku přes řeku Rýn a Dunaj jako severní hranici po Balkánský poloostrov), severní pobřeží Afriky a Egypt a téměř celý Blízký Východ[25] po řeku Eufrat. Takovému obrovskému území nelze vládnout bez rozvinuté infrastruktury a říše by nemohla ani tak dobře fungovat bez promyšleného systému, který je důležitý pro hospodářskou výměnu a přenos informací. Bez ohledu na čas i prostor tato struktura představuje vynikající příklad i pro dnešní evropskou integraci. Římská silniční síť byla první vnitrozemskou dopravní sítí v Evropě a až dodnes tvoří základ většiny dopravních systémů. Jedná se ve své podstatě i o vůbec první příklad toho, jak dokáže dopravní síť ovlivňovat urbanizaci a hospodářský růst.[26]

Římská říše byla prvním politickým celkem, který vytvořil soustavu silnic, jež spojovala různé části jejího území, ačkoli v oblasti Itálie Římané navazovali na již existující silnice Etrusků.[27] Důvod jejich velkého investování práce i peněz byl jednoduchý – zajistit plynulejší a rychlejší pohyb armády a úředníků, a tím i efektivní kontrolu nad všemi dobytými teritorii. Velký význam měly silnice i pro obchod a přenos kulturních a náboženských prvků.[28] Využívali je také obyvatelé přicházející do Říma kvůli politickým shromážděním a hlasování, studenti, poutníci při svých cestách, intelektuálové a vědci, nebo dokonce turisté. Těch, kdo si mohli dovolit cestovat pro zábavu a měli na to dostatek prostředků, se ovšem našlo jen málo. Běžněji se vydávali na cesty například historikové, kteří se často chlubili rozsahem podniknutých cest, jelikož

[24] Říše nabyla největší rozlohy ve svých dějinách poté, co se podařilo Traianovi v dobyvačných válkách připojit Sinajský poloostrov (provincie Arábie), Arménii, Asýrii, Mezopotámii a Dácii.; MAREK, Václav – OLIVA, Pavel – CHARVÁT, Petr: *Encyklopedie dějin starověku*. Praha 2008, s. 412.

[25] Zeměpisné vymezení Blízkého Východu není zcela jednoznačné a může se lišit u různých autorů. Zahrnuje oblast východního Středomoří, poloostrov Malé Asie, oblast staré Mezopotámie, bývá zde řazen i Arabský poloostrov. (DANIEL, Jan – HERCIK, Jan – TLÁSKAL, Milan: *Regionální geografie Asie*. Olomouc 2013, s. 50.)

[26] CARRERAS, César – DE SOTO, Pau: *The Roman Transport Network: A Precedent for the Integration of the European Mobility*. Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History, 46, 2013, s. 117-133.

[27] MAREK, Václav: *Římské silnice aneb Jak ovládnout světovou říši*. Dějiny a současnost, 6, 2012, s. 34.

[28] RODRIGUE, Jean-Paul: *The Geography of Transport Systems*. New York 2013, s. 45.

vlastní zkušenost a poznání daného místa, tzv. autopsie, byla považována za nejlepší svědectví.[29]

Nicméně to nebyli Římané, kdo s tímto nápadem přišel jako první. Sofistikovanou síť silnic kvůli obdobným účelům postavila i Perská říše v 5. století[30] př. n. l. a Makedonské království o století později.[31] Ačkoli se ale jednalo o převzatý nápad, římským projektantům se podařilo jej dovést k dokonalosti a předčit původní originál. Samotnou výstavbu silnic můžeme rozdělit do tří hlavních etap: Doba, kdy si Římané podrobili střed dnešní Itálie (4. století př. n. l.), období republiky (3. – 1. století př. n. l.) a období císařství (27 př. n. l. – 284 n. l.). Vzniklý dopravní systém zahrnoval prostor od Británie přes západní a jižní Evropu k ústí Dunaje, dále do Malé Asie, Egypta a na pobřeží severní Afriky.[32] Celková délka všech římských cest měřila zhruba 300 000 km, z toho zpevněných silnic bylo na 90 000 km.[33] Centrální ohnisko představoval Řím, v jehož středu byl umístěn zlatý milník, *milliareum aureum*. Odtud také vzniklo známé přísloví, že všechny cesty vedou do Říma.[34] Podobnou silniční sítí, která by se mohla rovnat té římské, disponovaly některé evropské státy teprve až v 18. století.[35]

1.1 Silnice ve fyzicko-geografickém prostoru

Na rozmístění komunikační sítě mají velký vliv fyzicko-geografické podmínky, jejichž důležitou roli nelze opomenout při výstavbě dopravních cest ani v dnešní době. Římské silnice spadají do kategorie pozemní suchozemské dopravy, která je ovlivňována zejména reliéfem krajiny. Je logické a ekonomické vést silnici cestou nejmenšího odporu, proto se do popředí dostává snaha minimalizovat veškeré překážky. Žádoucí je zejména příznivý reliéf s nízkým stupněm členitosti a málo příkrými svahy. Stavitelé se naopak snaží vyhnout překážkám, které by bylo nutno překonávat, jako jsou například řeky,

[29]DUECK, Daniela: *Geography in Classical Antiquity*. Cambridge 2012, s. 60.

[30] O dobré propojení své říše se staral král Dáreios I. (521-486 př. n. l.). Nechal vystavět síť silnic, z nichž nejznámější a nejdelší byla tzv. královská cesta. Se svou úctyhodnou délkou 2400 km spojovala město Efesos se Súsami. Další významná silnice vedla z Babylónu do Indie. (DVORNÍK, František: *Počátky zpravodajských služeb.* Praha 2001, s. 40-42.)

[31] Silniční komunikace zde nechal stavět Archeláos I. (413-399 př. n. l.), který mimo jiné v zemi zavedl množství reforem, aby Makedonii přiblížil Řecku. O výstavbu silnic se zajímal i Filip II. (359-336 př. n. l.). (RYCHLÍK, Jan – KOUBA, Miroslav: *Dějiny Makedonie*. Praha 2017, s. 21-22.)

[32] viz příloha č. 1

[33] MIRVALD, Stanislav: *Geografie dopravy II.: Silniční a železniční doprava*. Plzeň 2000, s. 33.

[34] RODRIGUE, Jean-Paul: *c. d.*, s. 45 an.

[35] OHLER, Norbert: *Cestování ve středověku*. Jinočany 2003, s. 49.

bažiny, močály, rašeliniště nebo písečné oblasti. Během samotné výstavby je potom klíčové i geologické podloží a dostupnost surovin a materiálu potřebných pro stavbu.[36]

Vliv přírodních podmínek a způsob vypořádání se s nimi můžeme vidět na příkladu snad nejznámější římské silnice Via Appia. Za její vznik nesl odpovědnost tehdejší censor Appius Claudius Caecus[37]. Stavba započala roku 312 př. n. l. v době druhé samnitské války[38] a ukázala se jako velice dobrý taktický tah. Cesta vedla jihovýchodním směrem od Říma do města Terracina, dále přes Minturno do Capuy.[39] Postavit silnici právě sem mělo dva hlavní důvody. Zaprvé, cesta tímto směrem byla vojensky a strategicky velice důležitá, římští legionáři se po ní mohli rychle a efektivně přesouvat k území Samnitů. Zadruhé, Capua byla centrem kultury a obchodu – cesta se tak stala i důležitým tahem pro obchod směřující dále na východ.

První výzvou na trase byly rozsáhlé Pontinské bažiny asi 70 km jižně od Říma. Stavitelé vedli touto oblastí asi 30 km dlouhý úsek, při němž museli překonat řadu komplikací. Cesta byla navíc plná zápachu vznikajícím rozkladem rostlinných zbytků[40] a kvůli vyšší vlhkosti i náročná na údržbu. Fyzicko-geografické faktory totiž ovlivňují i výši investičních a provozních nákladů, proto vždy stojí za úvahu, jakou trasou komunikace vést.[41] Navíc zde docházelo k pravidelnému zaplavování. Stavitelé se sice snažili o odvodnění oblasti,[42] nebyli ale příliš úspěšní. V roce 162 př. n. l. zde byl nakonec vykopán vodní kanál, který dopravu na tomto úseku usnadnil. Cesta mohla být tedy absolvována buď po silnici, nebo vodní variantou (tu Římané preferovali více, jelikož byla rychlejší a pohodlnější).[43]

[36] KŘIVDA, Vladislav – FOLPRECHT, Jan – OLIVKOVÁ, Ivana: *Dopravní geografie I.* Ostrava 2006, s. 39.
[37] Appius Claudius Caecus byl římský politik, v letech 307 př. n. l. a 296 př. n. l. dvakrát zvolen konzulem a v letech 292 př. n. l. a 285 př. n. l. diktátorem. Mimo Via Appia nechal postavit ještě jeden velký projekt – akvadukt Aqua Appia, který do Říma přiváděl vodu.
[38] Ve válce bojovali Římané proti Samnitům o vůdčí postavení nad Itálií.
[39] Toto původně etruské město padlo v 5. století př. n. l. do rukou Samnitů.
[40] Ve stojatých vodách vzniká rozkladnou činností bakterií sulfan, který zapáchá po zkažených vejcích a člověk ho vnímá už při velice nízkých koncentracích., TOWNSEND, Colin – BEGON, Michael – HARPER, John: *Základy ekologie*. Olomouc 2010, s. 382.; Agency for Toxic Substance and Disease Registry: *Toxicological Profile for Hydrogen Sulfide*. In: https://www.atsdr.cdc.gov/ToxProfiles/tp114.pdf. [cit. 13. 1. 2020]
[41] BRINKE, Josef: *Úvod do geografie dopravy: Socioekonomická geografie I.* Praha 1992, s. 33.
[42] Plánem odvodnění se zabýval i Julius Caesar. Chtěl tím získat úrodnou půdu a usnadnit cestu lidem, kteří putovali do Říma za obchodem. (PLUTARCHOS: *Gaius Caesar* 58.2 In: *Životopisy slavných Řeků a Římanů II.* Praha 1967.)
[43] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 8-9.

Močály a jejich překonávání na Via Appia se také objevily například ve Strabónově *Zeměpise*, který je popisuje takto: *„Před Tarracinou leží velká bažina tvořená dvěma řekami; větší z nich se nazývá Aufidus.*[44] *Právě zde se Via Appia poprvé dotýká moře; byla postavena z Říma do Brundisia a je nejpoužívanější ze všech. ...Poblíž Tarraciny je kanál, který se vine podél Via Appia a na mnoha místech je napájen vodou z bažin a řek. Lidé plují po kanálu přednostně v noci (takže pokud se nalodí večer, mohou se vylodit brzy ráno a pokračovat na cestě), plují ovšem i přes den. Loď je tažená mulou.“*[45]

Vlastní zkušenost s cestování přes Pontinské bažiny popisuje i básník Horatius v satiře s názvem *Cesta do Brundisia*. Na jeho příkladu můžeme vidět využití vodního kanálu při cestě z Říma do Brundisia v roce 37 př. n. l. Na loď taženou mezkem nastoupil Horatius na Appijském Foru, které se nacházelo asi 100 km jihovýchodně od Říma.[46] Horatius na plavbu mezi močály ale neměl dobré vzpomínky. Zmiňuje, že mu bylo špatně od žaludku kvůli zapáchající vodě a kvůli velkým rojům komárů a skřehotání žab nemohl usnout.[47]

V dalším úseku u města Terracina vedla původní cesta přes hornatou oblast na severu. Císař Traianus se ale rozhodl silnici inovovat a zkrátit. Přechod členitého terénu byl totiž logisticky i časově náročnější. Nový úsek vedl kratší cestou podél pobřeží, kde ale skalnaté útesy sahaly až k vodám Tyrhénského moře. Proto zde Římané museli odsekat kus skalního bloku, aby silnice mohla být vedena mezi horou a mořem. Odsekaná vertikální stěna měřila 36 m. [48]

Vedení silnic v hornatém terénu obecně mělo a má specifický charakter. Problémem v horách ale není ani tak nadmořská výška, jako spíše náhlá změna výšky relativní.[49] Dříve či později na tento problém museli římští stavitelé narazit – ať už překonáváním Apeninského pohoří, které se táhne středem Apeninského poloostrova, nebo cestováním v Alpách na severu území. Římští stavitelé se ale vždy snažili použít nejekonomičtější

[44] Dnešní řeka Ufente.
[45] STRABO: *Geographica* 5.3.6
[46] Dnes zde najdeme obec Borgo Faiti.
[47] HORATIUS: *Saturae* 1.5.1-20
[48] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 9.
[49] V případě relativní výšky se jedná o výškový rozdíl. (MIRVALD, Stanislav: *Geografie dopravy I*. Plzeň 1999, s. 13.)

postup a tlačit finanční náklady co nejníže, a přesto se od přímého směru cesty odchýlit, co nejméně to bylo možné.[50]

Dobrým příkladem může být Via Flaminia táhnoucí se z Říma přes vnitrozemské hory na východní pobřeží do přímořského města Rimini. Pro lepší schůdnost se cesta snažila kopírovat údolí řek (Tibery, Nery a Topina), kde je doprava snazší než v případě překonávání relativních výšek. Nejvyššího bodu dosahuje v průsmyku Scheggia, poté pomalu klesá úzkým údolím horního toku řeky Burano. Náročná výstavba silnice proběhla v průsmyku Furlo Passo, kde si řeka v odolných horninách vytvořila úzkou soutěsku dlouhou 1,5 km, na jejichž obou stranách se tyčí téměř 1000 m vysoké vrcholy. Cesta proto byla vysekána do skalního úbočí 30 m nad levým břehem řeky a v jednom místě, kde se nachází ostrý sráz, musela být skála prokopána skrz a vznikl zde tunel. Nápis na stěně nám podává informaci o dokončení prací v roce 76 a také to, že za ně byl zodpovědný císař Vespasianus.[51] Tunel je dodnes sjízdný, při novodobých úpravách se pouze musela upravit hloubka vozovky.[52] Ačkoli byla Via Flaminia postavena již ve 3. století př. n. l.,[53] díky rozsáhlé rekonstrukci za vlády císaře Augusta postavili v Rimini triumfální oblouk na jeho počest připomínající vladařovy zásluhy.[54]

Další pozoruhodný tunel se nacházel poblíž Neapole v kopci Vomero na silnici Via Domitia. Architekt císaře Augusta se rozhodl pro ulehčení cestování do blízkého přístavu Pozzuoli prokopat horu naskrz. Zmiňuje to i Strabón ve svém *Zeměpise*. Odtud se dovídáme, že jeho stavitelem tunelu byl Lucius Cocceius Auctus.[55] Impresivní tunel, známý jako Crypta Neapolitana, disponoval ještě jednou zajímavostí, a to světelnými studnami, kterými do tmavého prostoru proudilo denní světlo.[56] Subjektivní zážitek z cestování tunelem nám popisuje Seneca v jednom z dopisů adresovaných Luciliovi:

„Když byl čas na cestu zpět z Baiae do Neapole, snadno jsem kvůli zuřící bouři přesvědčil sám sebe, abych se vyhnul další cestě po moři… V tento den jsem musel zakusit osud sportovce; pomazání, se kterým jsme začali, bylo následováno posypání pískem v Neapolském tunelu. Žádné místo nemůže být delší než vězení, nic nemohlo být slabší

[50] ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 280.
[51] Tamtéž, s. 282.
[52] CECH, Brigitte: *Technika v antice*. Praha 2013, s. 38.
[53] Stavbu zahájil censor Gaius Flaminius, po kterém je silnice pojmenovaná.
[54] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 13.
[55] STRABO: *Geographica* 5.4.5
[56] Tunel byl 750 m dlouhý, 4 m široký a 5 m vysoký. (ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 282-283.)

než ty pochodně, které nám neumožnily vidět v temnotě, ale díky kterým jsme viděli temnotu. Ale i v případě, že tu bylo světlo, prach, utiskující a nepříjemný i na čerstvém vzduchu, to světlo zničil…"[57]

Tento tunel je vyobrazen i na středověké mapě Tabula Peutingeriana,[58] která je považována za kopii starší antické mapy. Specifický symbol se nachází mezi Neapolí a městem Pozzuoli.[59] Jedná se o kartografický znak, který je v obecné rovině vždy nositelem určitého významu a má své aspekty. Ze sygmatického hlediska se znak svým provedením snaží vystihnout funkci znázorňovaného jevu – v tomto případě průchod tunelem. Z pragmatického směru jde o co nejpřesnější vyobrazení jevu pro rychlé zorientování a zapamatovatelnost. Symbol má tvar kopce s dvěma průchody uvnitř, zobrazuje tedy realitu přesně.[60]

Nerovný terén mezi Neapolí a městem Cuma znamenal taktéž značnou překážku pro komunikace na trase Via Domitia. Naštěstí díky měkké hornině (vulkanické tufě) bylo celkem snadné razit v místě tunely. Jeden z tunelů vedl například od jezera Averno k jezeru Lucrino. Říkalo se mu „Sibylina jeskyně" a umožňoval pěším i vozům rychlý průchod mezi těmito dvěma vodními plochami.[61]

Strabón naráží i na další problémové úseky v horách. Překonávání alpského terénu doprovázely závratě způsobené velice úzkými cestami, hrozilo nebezpečí pádu kamenů, a dokonce i velkých kusů ledu, které podle něj měly dostatečnou velikost, aby srazily kolemjedoucí vůz dolů do propasti.[62] Před zasněženými Alpami varuje i historik Ammianus Marcellinus, hlavně v zimě a při jarním tání jsou cesty kluzké a zrádné a někdy dle jeho slov „*polykají cestovatele*". Dalo se sice řídit dřevěnými kůly, které vytyčovaly bezpečnější cestu, ovšem i tyto značky byly někdy zaváté nebo odplavené tajícím sněhem či rozvodněnými horskými bystřinami. Proto bylo velice těžké těmito stezkami procházet.[63]

[57] SENECA: *Epistulae ad Lucilium* 6.57.1
[58] viz příloha č. 2
[59] KOUCKÁ, Ivana: *Tabula Peutingeriana a její osudy od antiky po současnost*. Historica Olomucensia: Sborník prací historických, 34, 2014, s. 239.
[60] DRÁPELA, Milan V.: *Vybrané kapitoly z kartografie*. Praha 1983, s. 40-42.
[6161] ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 282-283.
[62] STRABO: *Geographica* 4.6.6
[63] MARCELLINUS: *Res gestae* 15.10.4-5

Hluboká i mělčí údolí se překonávala mosty. Ty se stavěly ze dřeva nebo z kamenů. V situaci, kdy nebylo z ekonomického důvodu výhodné postavit most pevný, se využívaly mosty pontonové. Šlo o dočasné stavby, především pro potřeby armády a přesunu vojska.[64] Římským mostům se velice detailně věnuje monografie *Roman bridges* od Colina O´Connora, kde mapuje tyto stavby po celém impériu.

Dřevěné mosty se často stavěly pro vojenské účely, po době využívání se totiž daly jednoduše strhnout. Takto to popisuje Caesar během tažení v Germánii. Římští legionáři postavili mosty přes řeku Rýn, ale po zhruba třítýdenním pobytu na barbarské straně Rýna dal Caesar most zase strhnout.[65] Nicméně mosty ze dřeva se často stavěly na nově zbudované silnici spíše než kamenné. Jelikož ale tento přírodní materiál neměl dlouhou trvanlivost a po čase začalo trouchnivět, na jejich místě se poté postavil nový most z kamene.[66]

Kamenné mosty patřily k římským architektonickým specialitám. Mnoho z nich se dochovalo až do dnešních dob, a to dokonce ve funkčním stavu. Příkladem může být Pons Augustus (dnes známý také pod jménem Ponte di Tiberio) v Rimini překonávající řeku Marecchia. Se stavbou započal císař Augustus, dokončen byl za vlády jeho nástupce Tiberia v roce 20 n. l. Most slouží pro pěší i vozy (s výjimkou těžkého nákladu) dodnes.[67] Stejnojmenný most se nacházel na silnici Via Flaminia ve městě Narni na řece Neře. Byl původně dlouhý 160 m, široký 8 m a s výškou 30 m patřil k jedněm z nejvyšších mostů. Dochoval se z něj jeden oblouk vysoký 32 m, a jedná se tak o jeden z největších dochovaných mostních oblouků vůbec.[68]

Vedení komunikace v hornatém reliéfu s sebou nese ještě jedno specifikum. Lidé svou činností totiž ovlivňují přírodní geomorfologické procesy, ať už se jedná o jejich urychlení či zpomalení. V případě vedení silniční sítě v horách jsou ovlivněny především svahové pochody. Stabilita svahů je zde narušena terénními úpravami a s nimi souvisejícími dopravními antropogenními tvary, a hrozí tak nebezpečí sesuvů půdy.[69] I těmto nepříjemnostem se římští stavitelé snažili předcházet a v místech, kde silnice

[64] CECH, Brigitte: *Technika v antice*. Praha 2013, s. 88.
[65] CAESAR: *Commentarii de bello Gallico* 4.19
[66] CECH, Brigitte: *Technika v antice*. Praha 2013, s. 90.
[67] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 84.
[68] Tamtéž, s. 78.
[69] Dopravní tvary georeliéfu vznikají při výstavbě komunikační sítě a zásadně mění ráz krajiny. Jedná se například o průkopy, náspy, zářezy, tunely nebo vodní kanály. (KIRCHNER, Karel – SMOLOVÁ, Irena: *Základy antropogenní geomorfologie*. Olomouc 2010, str. 63, 75, 152)

vedla po úbočí hory, stavěli stěny z kamenných bloků pro větší zpevnění svahu. Takovéto úpravy můžeme najít na silnici Via Appia mezi Terracinou a Fondi nebo na Via Salaria v úseku, kde je cesta vedena skrze soutěsku Antrodocco.[70]

1.2 Silnice v socioekonomickém prostoru

Kromě fyzicko-geografických faktorů mají vliv na dopravu a rozmístění silnic i socioekonomické podmínky. Mezi ty nejvýznamnější patří hospodářská struktura oblasti (tzn. úroveň hospodářství, podíl oblasti na celkové ekonomice), rozmístění výroby a spotřeby na daném území, rozmístění obyvatelstva a rozsah a geografická orientace vnějších ekonomických svazků. Roli hraje i rozmístění průmyslu (největší přepravní proudy potom náleží těžebnímu průmyslu) a zemědělství. Nesmíme opomenout ani vliv faktorů politických a vojensko-strategických.[71]

Dobrý příkladem socioekonomického rozmístění je silniční systém na Pyrenejském poloostrově[72]. Roli při výstavbě dopravních cest zde hrály jak přírodní, tak i strategické důvody, nicméně celá silniční síť byla ovlivněna rozmístěním ložisek nerostných surovin a na ně navazujícím těžebním průmyslem. Na jihovýchodním pobřeží u města Cartagena se těžilo stříbro, zlato v pohoří Sierra Morena, doly na měď se nacházely na jihu u Sevilly, ve vnitrozemí u města Castulo probíhala těžba olova a u Almadénu byla zase ložiska cinabaritu. Základ komunikačního systému byl vytvořen v průběhu 1. století, velkou zásluhu na tom měl císař Augustus, který nechal zrekonstruovat trasu z města Narbonne v podhůří Pyrenejí přes východní pobřeží k Valencii, odtud se silnice stáčí do vnitrozemí právě do Castula, dále do Cordoby a k dnešní Seville. Cestu diagonálním směrem potom vedl císař Vespasianus ze Zaragozy přes Toledo do Méridy.[73]

Dalším bodem, který determinoval výstavbu silnic, bylo rozmístění obyvatelstva. Jeho počet za vlády císaře Augusta výrazně rostl. Odhaduje se, že počet obyvatel Říma se v té době pohyboval mezi 750 000 – 1 000 000 lidí.[74] Další stovky tisíc žily ve velkých městech jako Alexandrie, Kartágo nebo Antiochie. Rostoucí populace nevyžadovala pouze více zemědělských produktů, ale i řemeslné výrobky včetně luxusního zboží. Otázka zásobování se tak promítla do vytvoření důmyslného obchodního systému, jehož

[70] ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 283.
[71] BRINKE, Josef: *Úvod do geografie dopravy: Socioekonomická geografie I.* Praha 1992. s. 33-34.
[72] viz příloha č. 3
[73] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 20.
[74] KEHOE, Denis: *The Early Roman empire: Production*. In: Scheidel, Walter (ed.): *The Cambridge Economic History of The Greco-Roman World*. Cambridge 2008, s. 543

součástí byla i doprava komodit do jednotlivých částí říše, a tím pádem i do podoby římského silničního systému. Z Afriky a Egypta se dováželo obilí, víno a olivový olej ze Španělska nebo i severní Afriky. To si žádalo investice do infrastruktury.[75] Varro poukazuje ve své *Zemědělské nauce* na jednu zajímavou věc – dovoz levného obilí z Afriky a Sicílie vede k tomu, že rolníci z oblasti Itálie už nechtějí pracovat na poli, nýbrž si raději zajdou za kulturou.[76]

Varro v díle také popisuje prototyp konceptu, co bychom dnes označili jako koncept dopravních nákladů. Do dopravních nákladů zahrnujeme všechny výdaje spojené s přepravou zboží (náklady na pořízení vozidla, stavbu dopravní trasy, na vlastní přepravu produktů). Hlavním faktorem ovlivňujícím jejich výši je zejména vzdálenost, na kterou jsou komodity přepravovány. Čím větší vzdálenost, tím jsou dopravní náklady větší. Záleží ale i na vlastnostech zboží, způsobu přepravy, dopravní infastruktuře a uspořádání trhu.[77] Varro pokládá za důležité mít při obchodování v blízkosti silnice nebo řeky, po kterých by se zboží dopravovalo, stejně jako vzdálenost, jež zboží urazí.

„Která místa mají dobré možnosti dovozu do sousedství a mohou tam prodávat, (...) ta jsou výnosná. Proto je s prospěchem pěstovat při hlavním městě na veliké ploše zahrady, co město odebírá a co by se nevyplácelo pěstovat na vzdáleném statku, odkud by to nebylo kam nosit na prodej. (...) Jeden a týž statek činí výnosnějším i dopravní spoje, jsou-li tam silnice, po kterých lze bez obtíží pohánět vozy, nebo jsou-li v blízkosti splavné řeky."[78]

Nicméně, jak bylo zmíněno, Varro už v 1. století př. n. l. přišel na myšlenku, kterou na začátku 19. století rozpracoval německý ekonom a geograf Johann Heinrich von Thünen. Jedná se o teoretický model, který popisuje rozmístění zemědělských činností v prostoru. Farmáři totiž musí brát v potaz polohovou rentu a na pozemku pěstovat tu plodinu, která jim v dané vzdálenosti od centra zajistí co největší zisk. V zázemí města se tak pěstuje především zelenina a zpracovávají mléčné výrobky, které mohou být levnější a zároveň potřebují krátkou dobu na převoz, aby se po cestě nezkazily. Dále od města se zemědělci zaměřují na pěstování obilovin nebo chov zvířat na maso. Tyto komodity jsou totiž schopny vydržet delší převozní dobu a vzhledem k jejich vyšší

[75] Tamtéž, s. 543-46.
[76] VARRO: *De re rustica* 2.1-2
[77] TOUŠEK, Václav a kol.: *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň 2008, s. 238-39.
[78] VARRO: *De re rustica* 1.16

ceně (v případě masa) nebo velkému množství (u obilovin) dokáží i navzdory vyšším dopravním nákladům generovat zisk.[79]

Jedním z důvodů, proč se vůbec silnice začaly stavět, bylo vojenství. Cesty sloužily k přesunům armády, která se tak díky upravenému povrchu mohla na místo určení dopravit mnohem rychleji, než kdyby se vojáci pohybovali v nezpevněném terénu. Proto se také dbalo na co nejkratší a nejpřímější trasu bez velkých stoupání a klesání. Nicméně jak bylo zmíněno již výše, zásadní roli hrála okolní krajina. Při bližším pohledu na silniční síť zjistíme, že velká většina cesta měla ať už vojenský nebo politicko-strategický podtext. Censoři neváhali vynaložit nemalé finanční prostředky na budování komunikací do regionů, kde právě probíhala vojenská tažení. Via Appia sloužila prvotně také jako vojenská silnice, během druhé samnitské války se po ní jednotky, které se nejprve shromáždily v Římě, přesouvaly blíže k území Samnitů.[80] Nedaleko se nacházela Via Latina, která podle britského archeologa Thomase Ashbyho taktéž primárně sloužila pro potřeby armády. Tvrdí, že tato trasa existovala již v 5. století př. n. l. a Římané jí užívali pro přesun do Albánských vrchů,[81] kde bojovali s horským kmenem Aequů, který ohrožoval jejich území.[82] Původně vedla do města Algidus, později ale byla prodloužena téměř až do Capuy a tam se napojila na Via Appia. Obě cesty vedly téměř paralelně. Via Latina pak byla přestavěna v roce 127 př. n. l. konzulem Corneliem Cinnou.[83]

Když se podíváme na oblast severní Afriky,[84] můžeme pozorovat dvě věci. Zaprvé, silniční síť byla vedena podle toho, v jakém místě se nacházely vojenské jednotky. V době Augustovy vlády byly legie umístěny nejprve ve vnitrozemské Haidře, poté se přesunuly do Tébessy a na přelomu 1. a 2. století do města Lambése. Tato centra se rychle propojila komunikacemi s přímořským Kartágem a dalšími pevnostmi. Přímořská oblast byla pro Římany důležitá ještě z dalšího hlediska – díky příhodnému klimatu se zde pěstovala kukuřice a olivy, které se poté dovážely do jádra říše. Vznikla

[79] IVANIČKA, Koloman: *Základy teórie a metodológie socioekonomickej geografie*. Bratislava 1987, s. 136-7.
[80] BOATWRIGHT, Mary T. - GARGOLA, Daniel J. – TALBERT, Richard J. A.: *Dějiny římské říše.* Praha 2012, s. 101.
[81] Malé pohoří sopečného původu se nachází asi 20 km do Říma jihovýchodním směrem. Nejvyšší horou je Monte Cavo.
[82] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 11.
[83] WISEMAN, T. P.: *Roman Republican Road-Building*. Papers of the British School at Rome, 38, 1970, s. 139.
[84] viz příloha č. 4

tedy i silniční linie, Via Nerva, kopírující pobřeží a byla důležitá zejména z hlediska obchodu a převozu zemědělských komodit do přístavů.[85]

Jako zvláštní skupinu silnic bychom mohli vyčlenit limitní cesty. Ty byly součástí Limes Romanus – širokého hraničního území mezi římskou říší a barbarikem. Samotné latinské slovo *limes* označovalo cestu, později se přeneslo i na význam mez nebo hranice.[86] Podél limitu tedy probíhala silnice, která propojovala jednotlivé vojenské tábory (tzv. *castra*) a strážní věže.[87] Jednotky na těchto pevnostech měly za úkol střežit strategické body, cesty, průsmyky nebo například významná sídliště. Cesty ale plnily ale i důležitou ekonomickou a kulturní roli, jelikož také často zprostředkovávaly obchody s barbary. Jednotlivé limitní silnice se napojovaly na cesty vedoucí dále do vnitrozemí a umožnily tak dopravit zboží do větších center. Na cestě zpět zase sloužily pro účely zásobování. Využívaly se také v případě hrozícího nebezpečí. Pokud například strážní věž zaznamenala hrozbu, vyslala signál do nejbližšího tábora, odkud po cestě přispěchala vojenská jednotka a zneškodnila jej.[88] Určitá nevýhoda těchto silnic se projevila v pozdní antice během období stěhování národů. Ve chvíli, kdy byla hraniční pevnost dobyta, využili nepřátelé římských cest k rychlému průniku do centra říše. Aby nedocházelo k usnadnění vpádu, mnohé limitní silnice od té doby pustly a už se neudržovali, lidé z nich mnohdy i odebírali kámen.[89]

Propojení vojenských a ekonomických důvodů můžeme sledovat při výstavbě silnic i v Egyptě. Limitní silnice se vybudovaly podél východního pobřeží za Augustovy vlády, střežená byla i Via Hadriana vedoucí od pobřeží Středozemního moře do údolí Nilu. Důvodů pro vybudování této části sítě bylo hned několik. Těžilo se zde zlato, drahokamy, kovové rudy a stavební kámen a suroviny se musely dopravit do pobřežních měst, aby se poté transportovaly dále. Římané zde chtěli chránit i své obchodní aktivity, jelikož přístavy nacházející se při pobřeží Rudého moře udržovaly kontakt se vzdálenějšími destinacemi (například Arabským poloostrovem nebo Indií), odkud se dovážely luxusní

[85] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 22.
[86] Význam hranice najdeme u Marcellina i Tacita.; MARCELLINUS: *Res gestae* 17.13; TACITUS: *Annales* 1.50
[87] Věže od sebe byly vzdálené na dohled, podle členitosti terénu zhruba každých 300-1200 m. V případě nebezpečí vyslali signál zapálením hranice nebo zatroubením další věži, dokud zpráva nedoputovala do vojenského tábora.
[88] GOLDSWORTHY, Adrian: *Armáda starého Říma*. Praha, 2010, s. 154-156.
[89] OHLER, Norbert: *Cestování ve středověku*. Jinočany 2003, s. 50.

předměty. S hrozícím nebezpečím se Egypťané potýkali zejména od poloviny 3. století, kdy museli v Horním Egyptě čelit nájezdům nomádských kmenů.[90]

Se všemi výše uvedenými důvody se téměř vždy prolínaly i obchodní aktivity. Doprava zboží se uskutečňovala po souši, po řekách i na moři. Výběr dopravy záležel na finální vzdálenosti i na objemu zboží. Při větším množství produktů a na větší vzdálenosti se lépe vyplatila doprava po vodě, mimo jiné byla také levnější.[91] Nyní se ale soustřeďme na ekonomickou výměnu na silnicích. Některé transportní směry zemědělských či nerostných surovin již byly naznačeny – obchod probíhal na Via Appia, kde byla hlavním centrem kampánská Capua, která se stala výchozím bodem dále na východ; čile se zboží převáželo na i silnicích při pobřeží Rudého moře. Další důležitou tepnou byla Via Salaria. Vinula se z Říma přes vnitrozemí moři do města Castrum Truentinum a je považována za starou solnou stezku. Tato trasa mohla být pravděpodobně součástí dálkové obchodní cesty, tzv. Jantarové stezky, která spojovala Středomořskou oblast se severem Evropy v okolí Baltu. Označení Jantarové stezky nebo motiv obchodování s jantarem se objevuje u Tacita[92] i Plinia Staršího.[93] Cesta pokračovala po pobřeží po silnicích Via Hadriatica a Via Popilia Veneta do města Aquileia. Odtud se dálková trasa pravděpodobně větvila, jedna větev se stáčela směrem na sever po silnici Via Julia Augusta přes Salzburg dále až do vojenského tábora a limitního města Carnuntum, druhá trasa pokračovala po Via Pannonia přes území dnešního Slovinska a Maďarska taktéž do Carnunta.[94]

1.3 Technická výstavba silnic

Výstavba římských silnice měla svá specifika a konkrétní postup. Jejich kvalita a trvanlivost také spočívala v důkladném zapuštění do terénu. Nejprve se stanovila trasa a vyznačily okraje silnice, tedy její šířka. Poté se holá země zarovnala, popřípadě se vykopal široký, ale mělký příkop. Následně se na celý úsek položily v řadách kameny.

---

[90] MUSIL, Jiří: *Egyptské oázy v době římské*, s. 203-207. In: https://docplayer.cz/11033417-Egyptske-oazy-v-dobe-rimske.html [cit. 17. 3. 2020]

[91] BOATWRIGHT, Mary T. - GARGOLA, Daniel J. – TALBERT, Richard J. A.: *Dějiny římské říše*. Praha 2012, s. 372.

[92] V díle Germania popisuje Tacitus kmen Estů při pobřeží dnešního Baltského moře. Jako jediný národ podle něj sbírají jantar na břehu a dále ho prodávají.; TACITUS: *De Origine et situ Germanorum* 45.

[93] Plinius popisuje trasu obchodní stezky a uvádí, že jantar se ze severu dopravuje do Carnunta.; PLINIUS: *Naturalis Historica* 37.11.3

[94] Autorka při pojmenovávání silnic vychází z detailní mapy římských silnic pro italské území.; TRUBETSKOY, Sasha: *All the Roman roads of Italy, visualized as a Modern Subway Map*. In: http://www.openculture.com/2018/07/roman-roads-italy-visualized-modern-subway-map.html [cit. 19. 3. 2020]

Ty zpevnily základ silnice a zároveň byly schopny propouštět vodu. Po nich následovala silná vrstva písku nebo štěrkopísku, občas ještě smíchaná s jílem, která byla uprostřed vyklenutá nahoru. Bylo to z toho důvodu, aby se na silnici nedržela voda a odtékala do příkopů lemujících krajnice. Povrch byl tvořen buď z oblázků, nebo kamenných dlaždic. Pokud nebyl dlážděný, používala se hydraulická malta se štěrkem. Po stranách byla cesta vymezena jakýmisi obrubními kameny, kterých mohli využít jezdci při nasedání na koně.[95] Celková tloušťka i se základy se pohybovala v rozmezí 1-1,5 m.[96] Klasický podklad se tedy skládal ze tří základních částí, které korespondují s Vitruviovým popisem při pokládání podlah. První byla podkladová vrstva, neboli *statumen*. Na ni se navršila silniční směs – *rudus* – skládající se z hrubého štěrku. Povrchová krycí vrstva se označoval jako *nukleus*. [97]

Ulice ve městě a vedoucí z města se mohou z hlediska povrchu trochu lišit. Stavitelé si na nich dávali více záležet i kvůli estetické stránce, takže například v Římě nebo Pompejích bychom se setkali s ulicí vydlážděnou širokými lávovými kameny. Dláždění se pravděpodobně začalo užívat až od 2. století př. n. l. Titus Livius ve svých Dějinách uvádí, že v roce 174 př. n. l. došlo v Římě k povrchové úpravě ulic: *„Ulice v městě byly vyštěrkovány křemenem a mimo město hlazenými kameny a obroubeny zvýšeným okrajem.“*[98] Žádný starší písemný doklad o takovémto plošném dláždění nemáme. Nicméně nejstarší kameny vyskládaný povrch bychom našli na silnici Via Appia v Římě mezi Porta Capena a Martovým chrámem. Jednalo se ale jen o krátký úsek.

Specifický stavební postup se používal v podmáčeném terénu. Vraťme se na chvíli k Pontinským bažinách na Via Appia zmiňovaným výše. V této části byla cesta stavěna na široké hrázi, nebo na dřevěné konstrukci, která silnici nadzvedla – tato druhá varianta se označovala jako *pontes longi* (tzv. dlouhé mosty).[99] Po obou stranách se vztyčily dřevěné nebo i kamenné zdi a základ silnice se postavil mezi nimi. Pro lepší zpevnění se ke zdem navršily opěrné valy. Podobné řešení muselo být užito v Belgii na bažinaté náhorní plošině Hautes-Fagnes, kudy vedla Via Mansuerisca. Zde se do podloží umístily

[95] PLUTARCHOS: *Gaius Gracchus* 7
[96] ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 277.
[97] VITRUVIUS: *De architecture* 7.1.1-3
[98] LIVIUS: *Ab urbe condita* 16.28
[99] MAREK, Václav: *Římské silnice aneb Jak ovládnout světovou říši*. Dějiny a současnost, 6, 2012, s. 35.

dřevěné trámy, které na sobě nesly podélné pražce. Na ně se položily kamenné desky a kryt vozovky obstaral upěchovaný štěrk.[100]

Popis vzhledu silnice uvádí Publius Papinius Statius v básnické sbírce *Silvae*. Ten v jedné části popisuje stavbu silnice Via Domitia, která byla dokončena v roce 95 n. l., po technické stránce. Píše zde, že bylo nejprve nutné vyznačit okraje silnice, poté se země vyhloubila a byla zasypána materiálem, který vytvořil pevný základ pro klenutí silnice. Následně došlo k vyskládání dlažebních kamenů a upevnění silnice kotevními kameny.[101]

Ideální vzhled silnice popisuje i Plutarchos ve svém Životopise Gaia Gracha, který se dle jeho slov věnoval jejich stavbě velice horlivě a věnoval přitom pozornost nejen jejich užitečnosti, ale i kráse. *„Byly zčásti vydlážděny hlazeným kamenem, zčásti hustě pokryty nasypaným upěchovaným štěrkem. Dolíky byly zaplňovány,… oběma okrajům se dostávalo stejné rovnoměrné výšky, a tak mělo to dílo rovný a krásný vzhled.“*[102]

Podél cest se také umísťovaly milníky, které jsou cenným pramenem ve zkoumání silniční problematiky. Jak už jejich název vypovídá, měly se vyskytovat každou římskou míli.[103] Jednotlivé kusy byly očíslované, takže cestující vždy věděl, kde se nachází a jak daleko je od cílové destinace. Když se na ně ale podíváme blíže, zjistíme, že nabízí mnohem víc, než jen pouhou zprávu o vzdálenosti. Kámen o výšce 2-4 metrů disponoval dostatečným prostorem i pro další informace. Většina na sobě nesla jméno římského císaře a poznámku o stavbě nebo údržbě cesty. Ta se ovšem nemusela nutně vztahovat na osobu, která silnici postavila. Nápisy spíše odkazují na různé opravy, dláždění nebo přestavby.[104]

1.4 Administrativní členění

Ačkoli se na počátku výstavby silniční struktury setkáme s nedokonalým systémem nezpevněných lokálních a regionálních cest, postupem času se soustava proměnila v propracovaný silniční systém se zpevněnými cestami zejména kvůli rostoucí důležitosti dopravy a rozšiřování Římského impéria.

[100] CECH, Brigitte: *Technika v antice*. Praha 2013, s. 84-85.
[101] STATIUS: *Silvae* 4.3.40-55; CECH, Brigitte: *c. d.*, s. 81.
[102] PLUTARCHOS: *Gaius Gracchus* 7
[103] 1 římská míle = 1 483 m.
[104] LAURENCE, Ray: *Milestones, Communications, and Political Stability*. In: ELLIS, Linda – KIDNER, Frank: Travel, Communication and Geography in Late Antiquity. London 2004, s. 44.

Nejčastěji používaným termínem pro označení silnice je *via*. Jelikož byla dostatečně široká –musela mít minimální šířku 2,4 m – mohli ji využívat pěší i vozidla v obou směrech. Existuje ale ještě několik dalších druhů silnic podle jejich základní charakteristiky užití nebo podle toho, kdo ji postavil. Níže uvádím základní výčet těch nejhlavnějších.

- *Via consularis* – silnice postavená konzulem,
- *via militaris* – silnice postavená armádou nebo pro účely armády,
- *via plostralis* – silnice vhodná pro nákladní vozy,
- *via praetoria* – silnice postavená praetorem,
- *via privata* – soukromá silnice,
- *via publica* – veřejná silnice,
- *via vicinalis* – lokální silnice.

Jednotlivé silnice můžeme charakterizovat a dělit podle různých kritérií. V následující upravené tabulce převzaté od Cornelise van Tilburga, který vychází z údajů od zeměměřiče Sicula Flacca, historika Tita Livia a právníka Domitia Ulpiniana, si ukážeme dělení římských silnic podle fyzických aspektů.[105]

[105] VAN TILBURG, Cornelis: *Traffic and Congestion in the Roman Empire*. London 2007, s. 7-8.

Tab. 1: Druhy silnic podle fyzických aspektů.

Název	Fyzické aspekty	Příklad
Via	šířka 2,4 m a více	Via Appia, Via Flaminia
Actus	šířka 1,2 m	lokální silnice na venkově
Iter	šířka 0,6 m	ulice ve městě nebo silnice na venkově
Vicus	ulice mezi zástavbou tvořící jednotlivé čtvrti	Vicus Africanus, Vicus Cyprius
Semita	chodník ve městě nebo velmi úzká stezka na venkově	Alta Semita
Ambitus	cesta kolem budovy, šířka minimálně 0,75 m	bezejmenné uličky kolem domů
Clivus	cesta ve svahu	Clivus Publicius, Clivus Capitolinus
Callis	zvířecí cesta v horách či lese	cesty přes pastviny

Pojmů pro csty a ulice je mnoho, v některých případech není snadné je rozlišit a přímo definovat. Termín *via* byl již zmíněn výše, proto se nyní zaměříme na další označení. Termínem *actus* se označovala silnice, která byla o polovinu užší než *via*. Využívali ji pěší i vozidla, nicméně se zde nedalo předjíždět nebo vést souběžnou jízdu. Flaccus tímto pojmem označuje lokální silnici.[106] *Iter* byla ještě užší variantou, zde už neprojelo žádné vozidlo, sloužila proto pouze pěším, jezdcům na koních nebo nosičům s nosítky.

Dále se setkáme s pojmy *vicus, semita* a *ambitus*. Básník Marcus Valerius Martialis ve svých *Epigramech* používá termín *vicus* a *semita* téměř ve stejném smyslu úzké cesty mezi domy. Varro v díle *De Lingua Latina* definuje *vicus* jako městský typ klasické *via*, tedy jakési městské uličky. Na návrší Esquilin ve středu Říma se dle jeho slov nacházela ulička Vicus Africus[107], jejíž název byl odvozen od zajatců z Afriky, kteří zde byli drženi v době punské války.[108] *Semita* znamená také v překladu stezka nebo v některých případech i zkratka a pojem se používal i pro městské uličky. *Ambitus* by měl být pruh

[106] ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 276.
[107] VARRO: *De lingua Latina* 5.159
[108] Podle výkladu historika Johna Berta Lotta slovo *vicus* ale mohlo znamenat i čtvrť sousedních domů.; BERT LOOT, John: *The Neighborhoods of Augustan Rome.* Cambridge 2004, s. 13.

půdy mezi pozemky či sousedními budovami ve městě, jehož šířka by podle sedmé části Zákona dvanácti desek o sousedství nemovitostí měla dosahovat minimálně 0,75 m.[109] Pokud byla ulice strmá nebo se její terén svažoval a opět stoupal, používalo se označení *clivus*. Známé jsou například římské ulice Clivus publicius vedoucí z Forum Boarium na vrcholek čtvrti Aventin nebo Clivus Capitolinus z Forum Romanum na vrcholek Kapitolu.[110]

Specifická byla i *callis*, cesta v horách nebo lesích vyšlapaná dobytkem, která sloužila zejména k jeho přemísťování.[111]

Další významné dělení silnic podává Siculus Flaccus v díle *De condicionibus agrorum*.[112] Tento římský zeměměřič se při svém popisu soustředil na to, zda je cesta veřejná či soukromá. Otázka vlastnictví byla totiž důležitá zejména ze dvou hledisek. Zaprvé určovala, kdo byl zodpovědný za opravu a údržbu cest, a zadruhé tento faktor zároveň ovlivnil i úroveň opravy a povrch vozovky. Flaccus rozlišil tři základní typy: *viae publicae, viae vicinales* a *viae privatae*.

Viae publicae byly cesty veřejné. Jejich výstavba byla financována primárně ze státních výdajů, nicméně přispívala i města, přes jejichž katastr silnice vedla. Císař tyto „příspěvky" mohl městu nařídit, stejně jako práci na stavbě samotné. Finanční pomoc přicházela i od vzdálenějších měst, která chtěla budoucí cestu využívat pro styk s Římem.[113] Silnice většinou nesly názvy svých stavitelů a spadaly pod vedení *curatores viarum,*[114] kteří dostali práci zadanou od dodavatele. Mezi tento typ bychom zařadili silnice jako Via Appia, Via Flaminia, Via Aurelia a další. Jednalo se zejména o nejdůležitější dopravní tepny, které plnily hlavní roli při vytváření souvislé pozemní dopravy v říši. Byly určeny zejména pro přesun armády, cesty úředníků a obchodníků.

Termínem *viae vicinales* se označovaly silnice lokální a regionální. Mohla je využívat široká veřejnost, nicméně spadaly do kompetencí místních obvodů, tzv. pagů,

[109] Zákon dvanácti desek je soubor římského práva z poloviny 5. století př. n. l. Bronzové desky byly vystaveny na Foru Romanu před zraky občanů.; *Lex duodecim tabularum* 8.1
[110] STACCIOLI, Romolo Augusto: *The Roads of the Romans.* Los Angeles 2003, s. 10-12.; VARRO: *De lingua Latina* 5.158
[111] SMITH, William: *A Dictionary of Greek and Roman Antiquities*. London 1875. In: https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA/home.html [cit. 13. 3. 2020]
[112] FLACCUS: *De condicionibus agrorum* 19
[113] MAREK, Václav: *Římské silnice aneb Jak ovládnout světovou říši*. Dějiny a současnost, 6, 2012, s. 36.
[114] Šlo o název římských úředníků, kteří měli na starost výstavbu a údržbu veřejných silnic a veřejných staveb.

na které se Římská říše dělila. Jednalo se často o odbočky z hlavních veřejných cest, které se vinuly krajinou venkova, a někde se opět napojily na hlavní cestu. Byly stavěny a udržovány tzv. magistri pagi.[115] Ti péči o jednotlivé úseky často svěřovali do rukou majitelů půdy, jejichž pozemek protínaly. Spojovaly města a menší vesnice s hlavními silnicemi.

Poslední kategorií byly soukromé cesty, tzv. *viae privatae*. Jelikož nespadaly pod veřejnou sféru, ale patřily vlastníkovi pozemku, přístup a pohyb na nich byl logicky omezený. Jednalo se například o cesty vedoucí přes statky a lidé je využívali pro cestu na své pole. Soukromé cesty byly co do počtu nejpočetnější, v porovnání s ostatními velice krátké a z pohledu dopravy poměrně nevýznamné.[116]

Zajímavý vhled na typy silnic a na ně navazující právní problematiku nabízí římský právník Domitius Ulpianus.[117] Své poznatky sepsal původně do díla *Ad edictum,* staly se ale také součástí mnohem větší sbírky. Můžeme je najít v občanském zákoníku *Corpus iuris civilis* z 6. století, konkrétně v jeho druhé části *Digesta*, kde se nachází spisy antických římských právníků. Ulpianus rozdělil silnice podobně jako Flaccus na veřejné, lokální a soukromé. Jejich rozlišování bylo ale z hlediska práva mnohem složitější. Cestu považoval za veřejnou, pokud i půda, na které byla vystavěna, byla veřejná. Do této kategorie se dle jeho názoru řadily všechny silnice preatorské a konzulské. Lokální silnice, které vedly z hlavních tepen do přilehlých obcí, mohly být taktéž veřejné. Pokud se ovšem na jejich opravě podíleli soukromníci, poté mohly spadat i do kategorie soukromých cest. Soukromé cesty byly chápány jako ty, které vedly k zemědělským usedlostem, statkům nebo na ně navazujícím polím. Za předpokladu, že se tato cesta v nějaké své části napojuje či vyúsťuje v silnici veřejnou, by dle Ulpiana měla být zařazena k veřejným cestám.

Ulpianus dále rozebíral odpovědnost za vzniklé škody na veřejných silnicích. Člověk jako soukromá osoba je odpovědný za opravu silnice v případě, že:

a) jeho přičiněním dojde ke zničení nebo rozbahnění povrchu vozovky,
b) jeho zaviněním dojde k zúžení části vozovky a neprůjezdnosti,
c) jeho zvířata způsobí škodu na vozovce,

[115] Jednalo se o úředníky, kteří stáli v čele pagů a dbali o vše potřebné.
[116] LAURENCE, Ray: *The Roads of Roman Italy*. London 1999, s. 59-62.
[117] Žil pravděpodobně mezi lety 170-228 n. l.

d) svede na vozovku odtok, a tím zhorší její průjezdnost.[118]

Ulpianus se v tomto případě odvolává na dřívějšího římského právníka, Marca Antistia Labela, který žil v době císaře Augusta[119] a jehož díla se ze značné části nedochovala. Píše, že pokud člověk zhorší průjezdnost silnice, *„bude za to podle Labela odpovědný on sám.“*[120]

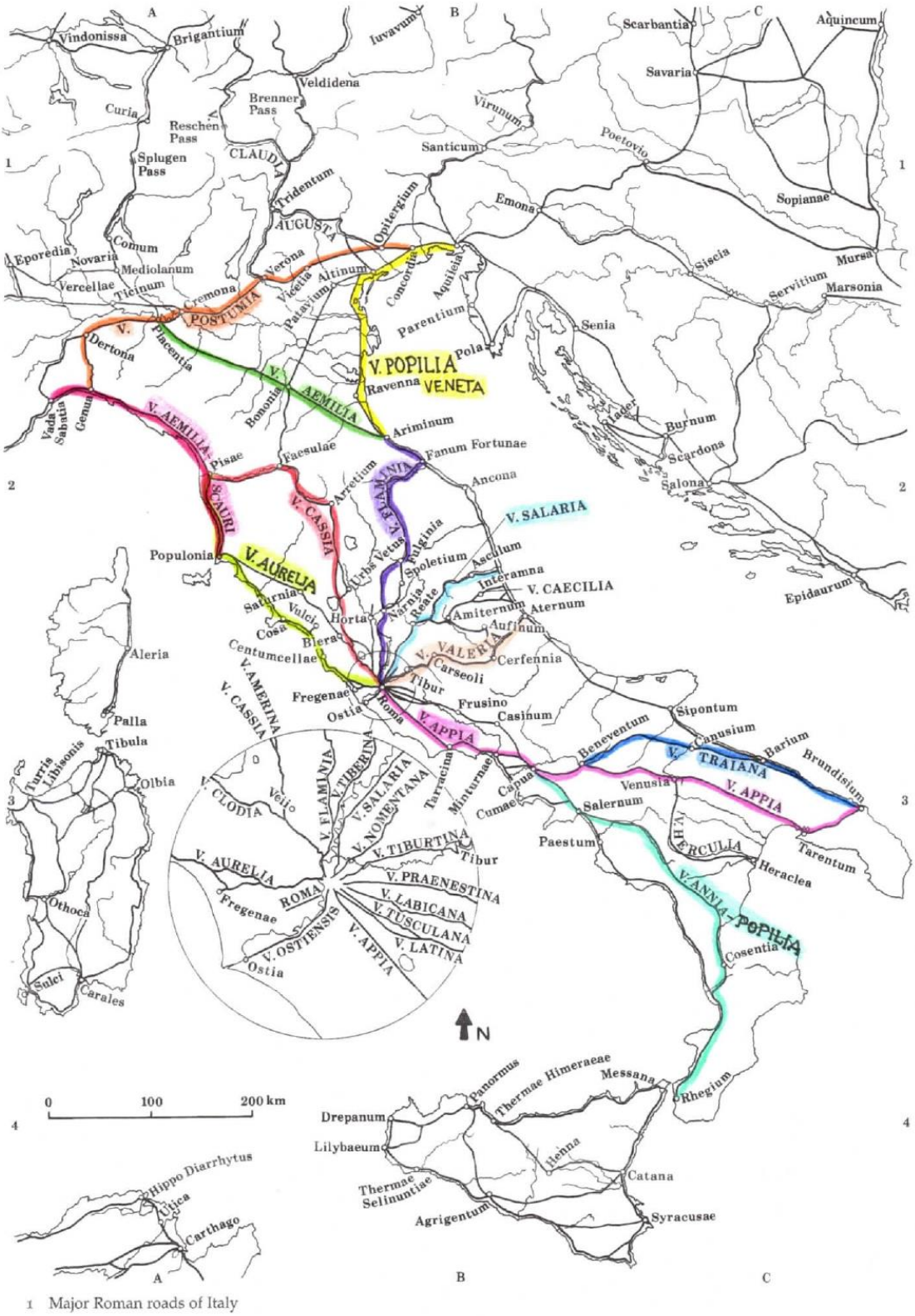
1.5 Páteřní silnice římského systému

Jak již bylo zmíněno výše, některé silnice měly pro cestování po impériu větší význam než jiné. Pro představu o koncentraci a rozmístění silnic proto přikládám mapu římské silniční sítě.[121] Nyní se detailněji zaměříme na stěžejní cesty na území dnešní Itálie.

Počáteční bod nejznámější římské silnice, královny všech cest, slavné Via Appia, se nacházel v Římě. Odtud se silnice vinula směrem do Capuy. Z Říma pokračovalo několik cest, například Via Flaminia se táhla středem Apeninského poloostrova směrem k Jaderskému pobřeží do přímořského města Rimini. Její prvotní výstavbu měl na starosti censor Gaius Flaminius v roce 220 př. n. l., nicméně velkou rekonstrukcí prošla za císaře Augusta. Dle slov Suetonia ji nechal vybudovat zcela znovu,[122] opravil všechny mosty a na svoji počest postavil v Rimini vítězný oblouk. Údržba a opravy byly ale nutné neustále, císař Vespasianus v roce 77 n. l. vybudoval na této cestě tunel v průsmyku Furlo Passo, oprava mostů pokračovala i za Traiana.[123] Dalšími významnými byly například Via Annia-Popilia, Via Aemilia, Via Aurelia, Via Postumia, Via Cassia, Via Salaria, Via Traiana či Via Valeria. Jejich trasy jsou vyobrazeny na následující mapě, která byla převzata z knihy *Roman Bridges* od Colina O´Connora a upravena dle vlastních potřeb.[124] Podrobnosti o vyznačených silnicích přikládám ve formě tabulky pod mapou.

[118] ULPIAN: *Ad edictum* 68.21-32
[119] Přesné datum narození a úmrtí není známo. Odhady se pohybují kolem 55. př. n. l. – 10 n. l.
[120] ULPIAN: *Ad edictum* 68.26
[121] viz příloha č. 5
[122] SUETONIUS: *Augustus* 30
[123] ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London 1994, s. 282.
[124] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 6.

Obr. 1: Mapa stěžejních silnic na území Itálie.



1 Major Roman roads of Italy

Tab. 2: Přehled nejznámějších římských silnic na území Itálie.[125]

Název	Rok výstavby	Trasa[126]	Zakladatel
Via Aemilia	187 BC	Rimini - Bologna - Piacenza	M. Aemilius Lepidus
Via Aemilia-Scauri	107 BC	Populonia - Pisa - Janov - Vado Ligure	M. Aemilius Scaurus
Via Appia	312 BC/285 BC	Řím - Capua/Venosa - Brindisi	Appius C. Caecus
Via Aurelia	241 BC	Řím - Populonia	L. Aurelius Cotta
Via Cassia	154 BC	Řím - Arezzo - Fiesole - Pisa	G. Cassius Longinus
Via Flaminia	220 BC	Řím - Rimini	Gaius Flaminius
Via Annia-Popilia	132 BC	Capua - Reggio di Calabria	P. Popilio Lenate
Via Popilia Veneta	132 BC	Rimini - Ravenna - Aquilea	P. Popilio Lenate
Via Postumia	148 BC	Janov - Piacenza - Verona - Aquilea	A. Postumius Albinus
Via Salaria	*[127]	Řím - Ascoli Piceno	*
Via Traiana	109 AD	Benevento - Bari - Brindisi	M. Ulpius Traianus
Via Valeria	307 BC	Řím - Pescara	M. Valerius Maximus

Dále podávám výčet těch stěžejních cest, po kterých bylo hypoteticky možné „obejít či objet“ celou římskou říši. Popis začíná od severu Itálie a postupuje po směru hodinových ručiček kolem Středozemního moře.

Pokud se chtěl člověk vydat ze severu Itálie dále na východ, mohl využít cestu po dalmátském pobřeží Via Flavia vedoucí do Makedonie a Řecka. V dnešním albánském městě Durrës se dalo odbočit na další významnou dálkovou trasu, Via Egnatia. Byla postavena pravděpodobně na konci 2. století př. n. l., když Gnaeus Egnatius vykonával prokonzulát nad makedonskou provincií.[128] Protínala Balkánský poloostrov, procházela hlavním makedonským městem Pellou[129] a za vlády Augusta byla pravděpodobně

[125] Tabulka čerpá informace z následujících zdrojů: WISEMAN, Timothy Peter: *Roman Republican Road-Building*. Papers of the British School at Rome, 38, 1970, s. 140.; GENOVESE, Anna Rosa: *The Rediscovery of the via Annia - Popilia from Capua to Reggio Calabria for Knowledge and Enhancement of the Cultural Route*. S. 350. In: CALABRÓ, Fransecso - DELLA SPINA, Lucia - BEVILACQUA, Carmelina (ed.): *New Metropolitan Perspectives*. 2019, s. 346-358.; FORBES, Robert James: *Studies in Ancient technology*. Leiden 1993, s. 146.

[126] Pro místa na trase byly použity současné názvy.

[127] Via Salaria byla starou solnou stezkou. K její přestavbě a dláždění došlo za císaře Augusta, který cestu upravil až do dnešního Martinsicura na pobřeží Jaderského moře.

[128] Někdy během let 146-120 př. n. l.; LOLOS, Yannis: *Via Egnatia after Egnatius: Imperial Policy and Inter-regional Contacts*. Mediterranean Historical Review, 2, 2007, s. 274.

[129] STRABO: *Geograhpica* 7.7.4

protažena až do Byzance.[130] V Malé Asii vedla jedna z tras podél celého pobřeží Egejského a Středozemního moře do syrské Antiochie a dále až do egyptské Alexandrie. Nicméně asi v polovině této cesty se dalo odbočit do syrské Bostry a odtud se po Via Traiana Nova, která byla vystavěna za vlády císaře Traiana na začátku 2. století, cestující dostal do Aqaby na pobřeží Rudého moře. [131] Spojení s touto obchodně důležitou částí oceánu obstaral také Traianův nástupce Hadrianus. Ten propojil přístavy u Suezského zálivu s městem Antinoopolis při březích Nilu, zboží se tak dalo přepravovat do Alexandrie a distribuovat dále. Jelikož Via Hadriana vedla Východní pouští, lemovaly ji vojenské stanice s vodními cisternami, které měli obchodníkům či vojákům ulehčit přepravování touto aridní oblastí.[132]

Severní Afrikou probíhala Via Nerva, nebo také Via Nerva-Traiana. Tato silnice začínala v Egyptě a podél pobřeží se vinula až do města Tingis ležícím na výběžku nedaleko Gibraltaru. Většina trasy byla upravena za vlády Traiana, proto má také dvojí označení. Nicméně mnoho afrických silnic vzniklo až během Hadrianovy vlády.[133]

Z Tingis se cestující museli přepravit pomocí lodí. Na Pyrenejském poloostrově se napojili na Via Augusta táhnoucí se přes celý poloostrov k podhůří Pyrenejí. Tato silnice vznikla už v roce 120 př. n. l. a byla známá pod označením Via Maxima. Za vlády císaře Augusta ale došlo k její velké rekonstrukci a následně i přejmenování.[134] V Narbonne silnice přecházela ve Via Domitia. Měla nicméně oproti jiným krátkého trvání, vedla „pouze“ do 170 km vzdáleného Arles, než opět změnila jméno na Via Julia Augusta vedoucí do Janova, jejíž stavbu započal Augustus roku 12 př. n. l.[135] Odtud už byl člověk od Říma, co by kamenem dohodil, a pohodlně se do hlavního města impéria dopravil po Via Aemilia-Scauri a Via Aurelia či Via Cassia.[136]

Silniční systém byla samozřejmě různě rozvětvený, se spoustou odboček, oklik a méně či více dopravně vytížených cest. Silnice se stavěly i v Galii (zde byly hlavní cesty

[130] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 28.
[131] Silnice pravděpodobně vznikla na již existující obchodní trase, nicméně byla upravena, když se Arábie stala římskou provincií.; BORSTAD, Karen A.: *History from Geography: The Initial Route of the Via Nova Traiana in Jordan*. Levant, 1, 2008, s. 55.
[132] MUSIL, Jiří: *Egyptské oázy v době římské*, s. 203-207. In: https://docplayer.cz/11033417-Egyptske-oazy-v-dobe-rimske.html [cit. 26. 3. 2020]
[133] O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 22.
[134] Tamtéž, s. 20.
[135] Tamtéž, s. 18.
[136] WISEMAN, T. P.: *Roman Republican Road-Building*. Papers of the British School at Rome, 38, 1970, s. 133.

pojmenovány Via Agrippa podle jejich stavitele Marca Vipsania Agrippy a uvádím je níže), Británii nebo Panonii. Když se například císař Claudius vrátil roku 43 n. l. z úspěšného válečného tažení v Británii,[137] oslavil svůj velkolepý triumf dokončením silnic vedoucí přes Alpy do Galie, kde už se snadno napojily na Agrippovo dílo směrem na nově získanou provincii.[138] Jde tedy dobře vidět, že nejstarší silnice pocházely z konce 3. století př. n. l. a tvořily hlavní komunikační tahy na území Itálie. Společně s politickou expanzí do okolních oblastí můžeme pozorovat i stavbu cest ve stále vzdálenějších oblastech. Ve chvíli, kdy se území stalo římskou provincií, už většinou k jeho hranici vedla silnice pro potřeby vojska, a poté se začala rozvíjet dále do centrální části dané oblasti.

2. Pohyb na silnicích

2.1 Subjekty dopravy

Po představení samotných silnic se nabízí otázka, s jakými cestujícími bychom se na nich potkali. Komunikace byly z velké části používány pro osobní dopravu, buď pro dojíždění za prací, nebo pro cestování za rekreací.

Dojíždění za prací nebylo tak rozsáhlé jako v dnešní době. Většina lidí měla své obchody a řemeslné dílny ve stejném domě, v němž žili. Některé byly ovšem situovány na kraj města a majitelé nebo pracovníci do nich museli docházet. Jednalo se zejména o odvětví, která byla hlučná, využívala práci s ohněm nebo byla jinak obtěžující pro městské obyvatele. Patřilo mezi ně například hrnčířství nebo sklářství. Do zaměstnání museli docházet i úředníci, jejich domy se ale většinou nacházely v blízkosti pracoviště v centru města, takže vzdálenost pro dojíždění byla poměrně krátká.[139]

Mezi městy i skrze celou Římskou říši se často pohybovali státní úředníci. Stát se většinou staral o všechny jejich potřeby, zajistil jim jídlo i ubytování. V období pozdní republiky byly ale provincie vnímány jako dobytá území, která je možno plenit. Prokonzulové i praetoři vyžívali místní zdroje – od jídla přes zásobování až po nocleh. Tento způsob danění byl pro obyčejné lidi velkou zátěží. To popisuje i Cicero na jeho cestě po provincii Asia Minor. Sám se proto snažil se svými společníky ničeho nevyužívat

[137] SUETONIUS: *Claudius* 17
[138] FAGAN, Brian – SOLPEROVÁ, Jana: *Sedmdesát velkých vynálezů starověku*. Praha 2005, s. 144.
[139] VAN TILBURG, C.: *c. d.*, s. 41-45 an.

a od obyvatel si nic nebrat, občasně jen využili přístřešku pro přespání. Díky tomuto přístupu je prý lidé rádi vítali.[140] Mezi městy se kvůli svému povolání pohybovali i obchodníci, vojáci, filozofové, řečníci, vědci, doktoři a umělci. Obecná svoboda pohybu byla na Římské říši pozoruhodná. Lidé měli možnost cestovat po celém impériu bez jakýchkoli potvrzení či propustek. Pokud člověk ovládal latinu nebo řečtinu, nehrozila mu ani jazyková bariéra.[141]

Existovalo i cestování pro rekreační účely, byť v omezené míře. Bohaté vrstvy jezdily do svých vil a letních domů a pro obyvatele Říma bylo oblíbeným místem nedaleké město Tusculum, lázeňské město Tivoli nebo přímořské Baiae nedaleko Neapole. Například Plinius Mladší jezdil odpočívat do své vily v Laurentiu.[142] Nabízí dokonce přesný popis, kterými konkrétními silnicemi se k ní lze dostat.

„Vede tam laurentská i ostijská silnice, ale laurentskou je třeba opustit u čtrnáctého milníku, ostijskou u jedenáctého. V obojím případě se pokračuje po částečně písčité cestě, pro vůz poněkud obtížné a zdlouhavé, pro jezdce na koni krátké a příjemné.“[143]

Lidé také jezdili na návštěvy za rodinnými příslušníky.[144] Plinius Mladší ve svých dopisech několikrát zmiňuje cestu za dědem své manželky Calpurniem Fabatem.[145] Bydlel na severu Itálie ve městě Commo, jež bylo Pliniovým rodným městem. Zároveň svému příteli doporučuje návštěvu Comského jezera, protože se zde dá odpočívat, rybařit, lovit i studovat.[146]

Cestovat se dalo i za léčebnými účely. Po celém impériu byla rozeseta zařízení, kde se lidé léčili z chorob. Na Peutingerově mapě měla tato místa speciální symbol. Jedná se o budovu s otevřeným dvorem a bazénem (někdy vybarveným modře), doplněnou někdy o věže nebo kolonádu. Symbol by tedy mohl reprezentovat právě termální léčebná zařízení.[147] Mezi nejvýznamnější léčebná místa patřily Asklépiovy svatyně[148] v Epidauru, Pergamu a na ostrově Kos. Propojení léčebných a náboženských účelů se dělo právě na těchto místech. Před vstupem do chrámu návštěvníci podstoupili očišťující koupel,

[140] CICERO: *Epistulae ad Atticum* 5.16
[141] KUMPERA, Jan: *Historia Mundi II. Vybrané kapitoly z dějin starověku*. Plzeň 2001, s. 66.
[142] Jedná se o dnešní obec Castel Fusano nedaleko přímořského města Lido di Ostia.
[143] PLINIUS: *Epistulae* 2.17
[144] VAN TILBURG, C.: *c. d.*, s. 47 an.
[145] PLINIUS: *Epistulae* 4.1, 10.120
[146] Tamtéž, 2.8
[147] CAPMBELL, Brian: *Rivers and the power of Ancient Rome*. Chapel Hill 2003, s. 358.
[148] Asklépios byl řecký bůh lékařství. Jednalo se o léčitelská centra.

poté mohli vejít dovnitř a modlit se. Následně v chrámu ulehli ke spánku a věřili, že je bůh vyléčí nebo jim vnukne myšlenku, jakou léčbu podstoupit.[149]

Za augustovské éry lidé značně cestovali ze zdravotních důvodů, ať už za odpočinkem do hor, přímořských oblastí nebo lázní. Movití občané v případě nemoci neváhali jezdit i velké dálky ve snaze najít vhodné léčebné zařízení nebo se přesunout do oblasti s lepším klimatem. Občas byla cesta samotná považována za ozdravnou. Aulus Cornelius Celsus, lékařská autorita augustovské doby[150], ve svém díle *De Medicina* popisuje, že v případě tuberkulózy pacientovi prospěje mořský vzduch, a proto doporučuje například cestu na lodi z Itálie do Alexandrie.[151] Ti, kteří na plavbu neměli peníze, se mohli léčit v lázních, například v Aquae Calidae a Aqaue Sextiae v dnešní Francii nebo Aquae Mattiacae v Německu.[152]

Pokud měl člověk nějaký životní problém nebo se chtěl dozvědět něco o budoucnosti, zamířil do jedné z věštíren. Římané neváhali překonat velké vzdálenosti, aby v proslulých věštírnách získali odpovědi na svoje otázky. Vyhlášené byly zejména věštírny v řeckých Delfách, na ostrově Délos v Egejském moři nebo Claros v Malé Asii.[153]

Turisté se pak vydávali na cesty za památkami i jinými atrakcemi. Navštěvovali řecké a římské chrámy a mohli se během jejich návštěv účastnit náboženských obřadů (ať už průvodů, modliteb nebo obětí). Kromě toho, většina chrámů začala plnit i další kulturní roli – lidé v nich mohli najít i sbírky soch, maleb, vycpaných zvířat, artefaktů[154] nebo relikvií, hrály tedy roli jakýchsi muzeí, ačkoli to nebyl jejich primární záměr. Platilo se do nich dokonce vstupné, buďto v podobě peněz nebo i jídla či předmětů. Pozornosti turistů se těšilo i sedm divů světa. Hlavní město Řím bylo také populární destinací, zejména pro návštěvníky z jiných oblastí.[155]

Ke specifické skupině cestovatelů můžeme zařadit i poutníky. V předkřesťanské éře cestovali lidé z náboženských důvodů například do věštíren uvedených výše nebo

[149] SMITH, Melanie – PUCZKÓ, László: *Health, Tourism and Hospitality*. New York 2014, s. 30.
[150] Jednalo se o římského spisovatele, který žil mezi lety 25 př. n. l. – 50 n. l. Jeho největším dílem byla rozsáhlá encyklopedická práce o zemědělství, rétorice, filosofii, právu a medicíně. Dochovala se pouze její lékařská část.
[151] CELSUS: *De Medicina* 3.22.8
[152] LOMINE, Loykie: *Tourism in Augustan Society (44 BC – AD69).* In: Walton, John (ed.): *Histories of Tourism*. Clevedon 2005, s. 81.
[153] LOMINE, Loykie: *Tourism in Augustan Society (44 BC – AD69).* In: Walton, John (ed.): *Histories of Tourism*. Clevedon 2005, s. 81.
[154] V Martově chrámu v Římě byl například vystaven meč Julia Caesara.
[155] LOMINE, L: *c. d.*, s. 75-76 an.

za účelem zasvěcení do slavných mystérií ve městě Eleusina na řecké pevnině. Ve větším měřítku se náboženské poutě začaly rozmáhat ve 4. století po uzákonění křesťanství. Z této doby známe dva itineráře popisující takový typ putování po cestách: *Itinerarium Burdigalense* líčící trasu z Bordeaux do Palestiny a zpět a *Itinerarium Egeriae,* jehož cesta vycházela také z jihofrancouzské oblasti do Palestiny, Egypta a Mezopotámie.[156]

Je však třeba konstatovat, že cestování bylo v době existence římské říše spíše ojedinělé. Geografický horizont většiny obyvatel impéria pokrývaly pozemky, na kterých pracovali, a nejbližší města v okolí vzdálená nanejvýš pár dní pochodu.[157]

2.2 Dopravní prostředky

Dopravní prostředky ve starověkém Římě byly poháněny lidskou nebo zvířecí silou. Ve většině případů se používal osel nebo mezek. Tato zvířata totiž měla několik výhod oproti koním – byla levnější, měla větší výdrž a tvrdší kopyta, která byla více odolná v terénu. Podkovy pro koně se totiž rozšířily až v pozdní antice. I Plinius Starší ve svém *Přírodopise* uznává, že je mezek pozoruhodné zvíře hlavně díky své síle při práci. [158] Koně potom Římané využívali buď pro tažení dvoukolových vozidel, nebo pro samotnou jízdu, která byla oproti vozům rychlejší a pohodlnější (povrch silnic rychlou jízdu příliš nedovoloval). Pro pomalejší transport zboží byla vhodnější síla a výdrž volů, na východě území a v afrických provinciích také velbloudi.

Na cestách bylo možné spatřit i exotická zvířata. Sloni[159] byli oblíbení v císařských triumfálních procesích. Podle dokladů od Suetonia jel na slonu císař Nero: „*zvítěziv nad Allobrogy a Arveny jel po provincii na slonu, provázen zástupem vojáků, jako v triumfálním průvodu*.“[160] Císař Gordianus III. choval v Římě dokonce 32 slonů.[161] Někteří z nich táhli jeho triumfální vůz při slavnostní jízdě městem uspořádané na počest vítězství nad Peršany.[162] Kvůli svému velkému vzrůstu se ale nemohli ve městě pohybovat všude, některé ulice byly příliš úzké a neprošli ani některými branami. Pyšnil

[156] VAN TILBURG, C.: *c. d.,* s. 48 an.
[157] BOATWRIGHT, Mary T. - GARGOLA, Daniel J. – TALBERT, Richard J. A.: *Dějiny římské říše.* Praha 2012, s. 410.
[158] PLINIUS: *Naturalis Historia* 8.69.
[159] V té době byly známy dva druhy: slon asijský a africký. Africký poddruh, dnes již vyhubený, žil v severní Africe na dnešním území Maroka, Alžírska a Tunisu.
[160] SUETONIUS: *Nero 6.2*
[161] *Historia Augusta: Gordiani Tres* 33
[162] Tamtéž, 27

se jimi i císař Aurelius, který při své slavnostní jízdě vyjel s dvaceti slony na vrcholek Kapitolu.[163]

Pokud chtěl člověk někam vyrazit, musel nejprve zamířit k městským branám. V mnoha italských městech totiž během dne platil zákaz využívání vozů zavedený císařem Claudiem kvůli zácpám.[164] Buď k nim tedy člověk došel pěšky, nebo (pokud si to mohl dovolit) využil nosítek. U brány měl většinou několik možností, jaký typ přepravy zvolí. Chudší pokračovali po svých nebo se příležitostně svezli povozem (tzv. *plaustrem* popsaným níže) taženým voly.[165] Ti, kteří disponovali finančními prostředky, si mohli pronajmout vůz v přilehlých stájích nabízejících širokou škálu dopravních prostředků.[166]

Prvním z nich bylo *cisium*[167] - jednoduchý, otevřený, dvoukolový vůz, který dosahoval i poměrně velkých rychlostí. Mohl vézt buď dvě osoby, nebo jednoho cestujícího se zavazadly. Varianta pro jednu osobu se označovala jako *birota* či *birotum*.

Dalším vozem byla tzv. *carruca*[168] tažená dvěma koňmi nebo mezky. Vyznačovala se čtyřmi koly, nicméně se vedou spory o to, zda se jednalo o vůz otevřený nebo krytý. Existoval pravděpodobně v obou variantách. Uzavřená, luxusnější forma se nazývala *carruca dormitoria* a bylo možné v ní při převozu i spát. Pojala čtyři pasažéry a kočího.[169]

Existoval ale i velký čtyřkolový povoz, označovaný jako *rheda, reda* či *raeda*, určený především pro přepravu těžšího nákladu a několika osob. Mohl být tažen dvěma až deseti zvířaty v závislosti na hmotnosti nákladu. Šlo o jednoduchý praktický vůz bez přehnané elegance, vhodný například pro cestování s rodinou. Tento typ využíval i *curcus publicus* pro přepravu svých cestujících, vozy byly tedy poměrně všestranné.[170] Pro náklad a přepravu zboží se také používalo *plaustrum*, povoz s dvěma nebo čtyřmi koly. Nejtěžší

[163] *Historia Augusta: Aurelianus 33*
[164] „*Cestující vyzval vyhláškou, že smějí procházet italskými městy výhradně buď pěšky nebo na nosítkové židli nebo v nosítkovém lehátku*."; SUETONIUS: *Claudius* 5.25
[165] Povozy byly slyšet už z dálky kvůli vrzajícím kolům. Zvuk se dal eliminovat namazáním olivovým olejem nebo zvířecím tukem.
[166] CASSON, L.: *Travel in The Ancient World*. Baltimore 1994, s. 178-179.
[167] viz příloha č. 6
[168] viz příloha č. 7
[169] VAN TILBURG, C.: *c. d.*, s. 51-54 an.
[170] Tamtéž, s. 54.

náklady byly taženy voly, kteří díky své síle vozili například zemědělské komodity z farem do měst na trhy nebo převáželi stavební materiál.[171]

O typech uvedených výše se zmiňuje i středověký biskup Isidor ze Sevilly ve svém posledním svazku *Etymologie*[172]. Rozebírá zde zejména názvy jednotlivých vozů, z čeho se vyvinuly jejich názvy, doplněné o jejich stručnou charakteristiku týkající se vzhledu.[173]

Další variantou dopravního prostředku bylo *carpentum*. Jednalo se o krytý vůz s dvěma koly, který byl obvykle bohatě zdobený ornamenty, drahými látkami (například hedvábím) a postranními záclonami. Pronajímali si ho zejména bohatí lidé, především dámy z císařského dvora.[174] Manželky mužů z vyšších společenských vrstev měli od senátu udělenou jednu zvláštní výsadu – na vybrané společenské akce (pro jízdu na bohoslužby a hry) jezdily ve slavnostních kočárech nazvaných *pilentum*. Tento vůz byl téměř stejný jako *carpentum,* s výjimkou toho, že měl čtyři kola.[175] O výjimečném zacházení s dámami z vyšších kruhů v oblasti výběru vozů referuje i básník Publius Vergilius v díle Aeneis: *„Vidět je cudné ženy, jak vozí v povozech měkkých svaté nádoby městem.“*[176]

Kromě kolových vozidel šlo využít i nosítka. Preferovali je především ti, kteří neradi cestovali. Tento způsob přepravy byl totiž hodně pomalý. Nosítka se používala zejména pro osobní účely, bylo v nich možné si číst, psát i spát. Společenská pozice osoby uvnitř se poznala podle počtu nosičů. Mohli být čtyři, ale lidé s vysokým statusem jich užívali i šest nebo osm. V každém případě byl člověk v nosítkách na vyšší společenské úrovni než osoby jdoucí pěšky.[177]

O nosítkách se zmiňuje i Plinius mladší ve svém dopise adresovaném Baebiu Macrovi, kde popisuje svého strýce Plinia Staršího. Vykresluje ho jako velice pracovitého člověka, který každou volnou chvíli věnoval studiu a poznání. V listu píše, že se Plinius Starší

[171] Tamtéž, s. 73.
[172] Rozsáhlé dílo čítá dvacet svazků, poslední z nich má čtenářům představit význam a původ slov z oblasti řemesel a každodenního života.
[173] Isidorovo dílo je významné i proto, že se v něm zachovaly přímé odkazy a citáty ze starších latinských a řeckých děl včetně ztracených spisů.; ISIDOR: *Etymologiae* 20.12.
[174] CASSON, L.: *c. d.*, s. 179 an.
[175] ISIDOR: *Etymologiae* 20.12.4
[176] VERGILIUS: *Aeneis* 8.666-667
[177] LAURENCE, R.: *c. d.*, s. 138-139 an.

v Římě nechával nosit v nosítkách spolu s písařem a přitom mu diktoval. To naznačuje, že samotná přeprava musela být relativně hladká s malým houpáním.[178]

Další zmínku o nosítkách nalezneme u básníka Iuvenala. Díky němu se dovídáme, že nosítka si opravdu mohli pronajmout jen lidé pohybující se ve vyšších kruzích.

> *„Boháče ponesou ovšem a zástup mu ustoupí z cesty,*
> *když ho zavolá služba, a v nosítkách podobných člunu*
> *propluje nad hlavou davu. A přitom si může čísti,*
> *psát, i dokonce zdřímnout, neb okna lze v nosítkách*
> *zavřít.“*[179]

Speciálnímu zájmu se těšila přeprava císaře a jeho dvora. Toto velké množství lidí se spoléhalo na města a vesnice na trase, které je zásobovaly jídlem a poskytovaly jim ubytování. Co se týče způsobu přepravy, každý císař preferoval něco jiného. Augustus rád používal nosítka, Caracalla raději chodil pěšky se svými vojáky, jiní cestovali na koňském hřbetu.[180] Vozy vladařů byly někdy i zvláštně upraveny. Claudius, vášnivý hráč kostek, si nechal speciálně upravit interiér i hrací desku, aby si mohl hrou krátit čas i během cest.[181]

Využití kočáru bylo nicméně mnohem pomalejší než jízda na koni. Proto bylo cestování vozem spojováno spíše s volným časem. Cestující mohli odpočívat a věnovat se své práci. [182]

2.3 Curcus publicus

Pokud mluvíme o římském silničním systému, nelze opomenout jeden fenomén, který se s ním pojí, a to *curcus publicus*. Často je mylně označován jako státní pošta, přestože se od dnešního pojetí poštovních služeb značně liší. Nejednalo se o žádnou doručovací společnost a nebyla ani dostupná všem. *Curcus publicus* bylo označení pro systém dopravy osob a nákladů po Římské říši. Sloužila zejména pro účely vojska, státních úředníků a přepravu listin. Tento systém hrál velice důležitou zabezpečovací i upevňovací funkci skrze celé impérium.

---

[178] PLINIUS SECUNDUS: *Epistulae* 3.5
[179] IUVENALIS: *Saturae* 3.239-243
[180] VAN TILBURG, C.: *c. d.*, s. 77 an.
[181] SUETONIUS: *Claudius* 5.33
[182] LAURENCE, R.: *c. d.*, s. 137-138 an.

Podobné struktury se ale vyvíjely daleko dříve. Už Scipio mladší[183] ve 2. století př. n. l. užíval dorozumívací systém velice podobný tomu z augustovské éry. Během dobývání města Numantie v Hispánii si vojáci předávali informace prostřednictvím výměnných stanic i kurýrů a i díky tomu se jim podařilo zvítězit. Systém natolik uchvátil historika Appiána, že jeho charakteristiku uvedl ve svém díle Římské dějiny.[184] Římané se nicméně ještě během 2. století př. n. l. nepokusili ustavit systém natrvalo a používali ho jen příležitostně. Například když Tiberius Sempronius Gracchus spěchal z města Amfissa na jihu Řecka do Pelly na severu území, aby zjistil strategické informace o postojích makedonského krále Filipa V., během cesty využíval čerstvých koní na výměnných stanicích, které zprostředkovávala Makedonská královská služba.[185] Livius o ní referuje takto: *„Na koních rozestavených na jednotlivých stanovištích dorazil s rychlostí téměř neuvěřitelnou z Amfissy – odkud byl vyslán – do Pelly třetího dne.“*[186] Makedonci umožnili Tiberiovi služby využít, jelikož zastával pozici královského vyslance, který měl vyřídit diplomatickou záležitost. V Římě ale žádná takováto oficiální služba prozatím neexistovala. Pro doručování oficiálních zpráv senátu a státních úředníkům se využívali poslové, kteří chodili pěšky. Efektivní to ale z časového hlediska rozhodně nebylo, zvlášť pokud přenášeli akutní informace politického či vojenského rázu, na které bylo třeba rychle reagovat.[187]

S první pravidelnou zpravodajskou službou přišel Gaius Julius Caesar[188] a začala fungovat právě na území bývalé makedonské říše. Je proto možné, že se inspiroval právě Filipem V. Makedonským. Caesar si byl velice dobře vědom, jak důležité je mít informace co nejrychleji a být tak o krok před svými nepřáteli. Když se mu podařilo během druhé občanské války[189] zvítězit nad Pompeiem v Thesálii, nechal poslat zvěst o vítězství po předem nachystaných a rozestavěných jezdcích do Říma a do sicilské

[183] Scipio mladší byl vojevůdce a politik. V roce 146 př. n. l. dobyl a vypálil Kartágo. Díky tomuto triumfu mu senát udělil čestné označení *Africanus*.
[184] APPIÁNOS: *Historia Romana* 6.92-3
[185] DVORNÍK, František: *Počátky zpravodajských služeb.* Praha 2001, s. 85-86.
[186] LIVIUS: *Ab urbe condita* 37.7
[187] DVORNÍK, František: *Počátky zpravodajských služeb.* Praha 2001, s. 84-91.
[188] Římský politik, vojevůdce a diktátor. Vedl četné výboje v Galii a ze svých tažení sepsal *Zápisky*. Roku 44 př. n. l. zavražděn na půdě senátu.
[189] Druhá občanská válka probíhala mezi lety 49-45 př. n. l. Vyvolal ji odpor části senátorů proti Caesarovi, kteří se obávali jeho moci. Senát ho prohlásil za státního nepřítele, ale Caesar se rozhodl konat. Se svou jedinou legií překročil řeku Rubikon, čímž protiprávně vstoupil na území Itálie a rozpoutal občanskou válku.

Messany, kterou mezitím ohrožovalo Pompeiovo loďstvo. Radostná zpráva tak dodala obráncům odvahu.[190]

Velké změny v oblasti dopravních a zpravodajských služeb nastaly za císaře Augusta. Ačkoli se samotný název *curcus publicus* podle německé historičky Anne Kolb objevuje v pramenech až od 4. století, [191] relativně stručnou zmínku o něm najdeme u římského biografa Suetonia ze století prvního, byť systém nijak zvlášť pojmenovaný není. Jeho vznik je přičítán k dobru právě Augustovi.

„*K tomu, aby co možná rychle a pohotově mohlo být zvěstováno a poznáno, co se v každé provincii děje, zprvu dal rozestavit podle vojenských silnic v mírných vzdálenostech mladistvé běžce, později je nahradil kurýrskými vozy; toto druhé opatření se mu zdálo příhodnějším, aby se mohl těch, kteří z některého místa přinášeli dopisy, v případě potřeby ještě také vyptávat*."[192]

V první fázi *curcus publicus* se tedy jednalo pouze o přenos zpráv. Původně se za dob republiky používal k přepravě listin pouze jeden posel, který musel urazit danou trasu co nejrychleji. Augustus přišel s novinkou, aby se poslové na cestě střídali a zpráva tak mohla být doručena rychleji. Kurýři ovšem neměli povědomí o širších souvislostech a pozadí zpráv, takže nemohli adresátovi poskytnout doplňující informace, pokud o ně požádal. A tak se Augustus vrátil k myšlence jednoho člověka z původního modelu, ten měl ovšem cestovat vozem.[193] Rozšíření *curcus publicus* o kolové vozy mělo hned několik výhod. Zaprvé byl přenos zpráv rychlejší. S kurýrem cestovaly také pověřené osoby, které zprávu předaly a byly schopny podat i detailnější výklad. Vozy kromě pasažérů pojaly i menší množství nákladu, takže se služba začala využívat na přepravu některých druhů zboží. Nedopravovaly se ale příliš objemné náklady, jelikož na to dopravní prostředky nebyly uzpůsobeny. Během období pozdního císařství se ale *curcus publicus* využíval například pro převoz peněz z daní, oblečení pro úředníky nebo vojáky či přemísťování zbraní.[194]

Odpovědnost za provoz a fungování pošty stála na civilním obyvatelstvu, které její služby paradoxně nemohlo používat. Obyčejní lidé museli dávat k dispozici zvířata, jídlo

[190] DVORNÍK, F.: *c. d.*, s. 106-107 an.
[191] KOLB, Anne: *Transport and Communication in The Roman State: The curcus publicus*. In: *Travel and Geography in The Roman Empire*. London 2001, s. 95.
[192] SUETONIUS: *Augustus* 3.49
[193] DVORNÍK, F.: *c. d.*, s. 114 an.
[194] KOLB, A.: *c. d.*, s. 102 an.

i peníze a místní správa se starala i o údržbu budov a stájí na stanicích. Ze začátku ale tento dopravní systém fungoval pouze na některých hlavních cestách, takže na okolní vesnice a města nebyly kladeny tak vysoké nároky. S rychlým vývojem a rostoucí frekvencí služby se ale náklady na udržování silniční sítě stávaly pro obyvatele zátěží. Popisuje to i Cicero při své cestě po provincii Asia Minor, jak již bylo zmíněno výše. Tento způsob daňového zatížení mu přišel příliš tvrdý, sám proto ničeho (krom občasného noclehu) nevyužíval a od obyvatel se snažil nic nebrat.[195]

Do této struktury zasáhl na konci 1. století císař Nerva, který nařídil hradit státní poštu na území Itálie ze státní pokladny, aby svému lidu ulevil. Pro tuto událost nechal dokonce vyrazit speciální mince, na kterých byly vyobrazeny muly společně s nápisem *Vehiculatione Italiae remissa*[196] – v překladu Povinnost pečovat o poštu v Itálii zrušena.[197]

Používat státní zařízení bylo dovoleno pouze osobám, které měly potvrzení od císaře.[198] Jednalo se o veřejné činitele – úředníky a státní kurýry. Cestující se prokazoval speciální průvodní listinou zvanou *diplomata* nebo *evectiones*. List dostala pouze malá část lidí a pravidla k jeho užití byla docela přísná. Dokument obsahoval, po jakou dobu povolení platí, na jakou trasu je určené, pevně stanovoval i počet vozů nebo zvířat, která se mohla v průběhu cesty využít. Pasažér tedy mohl požadovat pouze to, co stálo v císařském příkazu. Na *curcus publicus* se muselo také využít zvířat k tomu určených, nešlo si jen tak nějaká půjčit od místních obyvatel. To někdy vedlo ke zpožděním způsobeným nedostatkem čerstvých kusů.[199]

Ačkoli bylo rozdávání průvodních listin přísně hlídáno, občas se přeci jen vyskytla výjimka a státní poštou cestoval někdo, komu potvrzení určeno nebylo. Dokládá to například korespondence císaře Traiana a Plinia mladšího. Plinius se v dopise přiznává, že půjčil svoje úřední potvrzení manželce, která se kvůli úmrtí děda potřebovala rychle dostat k ostatním členům rodiny.[200]

---

[195] CICERO: *Epistulae ad Atticum* 5.16
[196] viz příloha č. 8
[197] DVORNÍK, F.: *c. d.*, s. 116 an.
[198] Dalším člověkem, který mohl potvrzení vydat, byl prefekt císařské gardy. Tento úřad byl totiž spojen zároveň s místem nejvyššího velitele pošty.
[199] KOLB, A.: *c. d.*, s. 97-8 an.
[200] Dále dodává, že tak učinil pro rychlost služby, a protože ví, že by císař s účelem cesty souhlasil., PLINIUS SECUNDUS: *Epistulae* 10.120

Císařská pošta se stala i účinným nástrojem ke kontrole obyvatelstva a ovlivňování veřejného mínění. Dělo se tak poměrně nenápadně, prostřednictvím obchodníků s obilím, tzv. *frumentarii*. Jelikož cestovali po velkém území a setkávali se s lidmi i vojáky, působili jako zvědové a šířili politickou ideologii například rozšiřováním letáků.[201] Takto například historik Appiános referuje o zvědech, kteří se za tyto frumentarii převlékli a na rozkaz Caesara šli ovlivňovat veřejné mínění do tábora Marka Antonia. *„Také poslal své zvědy přestrojené za obchodníky do Antoniova tábora, aby tam navázali spojení s odvážnými vojáky a potají rozšiřovali mezi řadovým mužstvem letáky.“*[202]

2.4 Cestovní suprastruktura

Celý dopravní systém doprovázela rozsáhlá suprastruktura. V dnešním moderním pojetí se jedná o specializovanou část infrastruktury cestovního ruchu, která zahrnuje například ubytovací a stravovací služby. Je situována do míst s dopravními komunikacemi nebo specifickými službami.[203] V Římském impériu se jednalo o stanice umístěné podél cest. Cestující se přirozeně po cestě potřebovali najíst a napít, najít vhodné přístřeší přes noc pro sebe i své koně. Tato zařízení se vyskytovala ve vzdálenosti 10 – 40 km,[204] přičemž záviselo hlavně na topografii a terénu. Nejvhodnějšími místy pro stavbu a udržování stanice byly z fyzicko-geografického a dopravního hlediska brody, místa s dobrou dostupností vody, průsmyky, okraje lesů nebo vyprahlých oblastí, ale stavěly se i při okrajích měst.

Když císař Augustus zavedl státní poštu, vytvořila se i síť oficiálních silničních zařízení. Existovalo vícero typů. První typ se označoval jako *mansiones*. Šlo o větší stanice ve smyslu hostince, kde bylo možné se najíst i ubytovat. [205] Druhé typy, *mutationes,* mezi sebou měly asi patnáctikilometrové rozestupy a sloužily k doplňování čerstvých zvířecích sil. Byly menší a neposkytovaly nocleh ani náhradní vozy. Pro lepší organizaci museli cestující přesedat na každé hlavní stanici a použité vozy se vrátily zpět, odkud vyjely.[206] Mezi nejlépe vybavená ubytovací a stravovací zařízení patřila tzv. *praetoria*. Pasažéři u nich našli nocleh, jídlo a mohli si vyměnit zvířata za nová, stejně jako si vzít nového vozku nebo si nechat opravit vůz. Budovy se neobešly

[201] DVORNÍK, F.: *c. d.,* s. 123-124 an.
[202] APPIANOS: *Historia Romana* 3.31
[203] ZELENKA, Josef – PÁSKOVÁ, Martina: *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha 2012, s. 553.
[204] Čtyřicet kilometrů byla zároveň průměrná vzdálenost uražená za jeden den. Poštovní kurýři ovšem dosahovali až dvojnásobku.; RODRIGUE, J.: *c. d.,* s. 45 an.
[205] ADAM, J. P.: *c. d.,* s. 288 an.
[206] DVORNÍK, F.: *c. d.,* s. 116 an.

ani bez zaměstnanců. Na stanicích pracovali čeledíni a štolbové, nosiči, opraváři starající se o jejich údržbu a bezproblémový chod, ale i veterináři dohlížející na zvířata. Mezi výše zmíněnými stanicemi se našly ještě roztroušené *stationes*, malá zařízení, ve kterých sídlily vojenské jednotky a kontrolovaly pořádek a bezpečnost na silnicích. [207]

3. Římská kartografie

Cestování po Římském impériu si zajisté žádalo pomůcky, které by cestujícím usnadnily orientaci v terénu a pomohli jim najít trasu směřující do jejich cílové destinace. Geografické či kartografické pomůcky ale nebyly žhavou novinkou římské doby, existovaly i mnohem dříve. Lidé se snažili zorientovat v krajině, ve které žili, již od pravěkých dob, ať už z důvodů válečných nebo hospodářských. První snahy o zachycení okolního prostoru se objevovaly už na zvířecích kostech, kůžích, stromové kůře nebo vyryté do kamene. S přibývajícím pokrokem ve starověku se mapování stalo téměř nutností. Mapy či jejich příbuzná zobrazení se hodily zejména při vyměřování pozemků, stavbu obytných sídel a v pozdějších dobách se uplatňovaly i při výběru daní. Co se samotné mapy týče, podle všeobecně platné definice nám podává zmenšený a zevšeobecněný obraz zemského povrchu, který je sestrojen podle matematických zásad.[208]

Římská kartografie hodně čerpala z řeckých geografických a kartografických děl. Řekům vděčíme za vůbec první mapu světa,[209] zlepšení mapových technických parametrů díky rozvoji matematiky a astronomie a od ní odvozené matematické geografie. Přišli i s detailním popisem středomořské oblasti[210] nebo prvním kartografickým zobrazením pro geografické mapy. Pod tímto pojmem si můžeme představit jakýsi soubor matematických a konstrukčních metod, podle kterých lze převést podobu zemského povrchu z trojrozměrné skutečnosti do roviny.[211] Řekové byli v oblasti geografie opravdovými mistry. Díky aplikaci matematiky se podařilo Eratosthenovi z Kyrény kolem roku 220 př. n. l. vypočítat poloměr zeměkoule a sestavit mapu světa se sítí rovnoběžek a poledníků, ačkoli se od reality trochu lišila. Na jeho práci později navázal Krates z Malu, když jeho mapu nakreslil na kouli a vytvořil tak první globus na světě.[212]

[207] CASSON, Lionel: *Travel in the Ancient World*. Baltimore 1994, s. 184-185.
[208] ČAPEK, Richard a kol.: *Geografická kartografie*. Praha 1992, s. 18.
[209] Autorem je Anaximandros z Milétu, datuje se do 6. století př. n. l.
[210] Jedná se o Strabónovo sedmnáctisvazkové dílo *Zeměpis*.
[211] ČAPEK, Richard a kol.: *c.d.*, s. 40 an.
[212] Datuje se přibližně do r. 150 př. n. l.

Jeho myšlenky byly dokonce tak pokrokové, že předpověděl existenci dalších tří kontinentů, jež do svého globu i zakreslil. Podle zákona rovnováhy totiž musel někde existovat protiklad k již známým světadílům - Evropě, Asii a Africe.[213] Velice populární bylo i dílo Klaudia Ptolemaia *Zeměpis*. Tento řecký matematik, astronom a geograf z 2. století vytvořil osmisvazkové dílo obsahující jednu velkou mapu světa a dvacet šest map regionálních, které zachycovaly tehdejší známý svět. Zároveň jednotlivé regiony topograficky popsal a věnoval se vzdálenostem mezi místy.[214]

K vytvoření mapy jsou potřeba měřící pomůcky. Jednou z nich byla dioptra. Jednalo se o přenosný zeměměřičský nástroj, který sloužil k měření vzdáleností, úhlů a zároveň se dal použít jako vodováha. Dioptra se skládala ze stojanu, na který se upevnil kotouč se zaměřovacím zařízením.[215] Římští zeměměřiči také používali tzv. gromu, jednoduchý přístroj, pravděpodobně řeckého původu, sloužil k vytyčování přímek a pravých úhlů. Uplatňoval se při stavbě silnic, pravoúhlých městských sítí nebo vojenských táborů. [216] Skládal se ze stojanu a na něm upevněném otočném kříži, z jehož ramen visely olovnice. Větší vzdálenosti se poté měřily hodometrem, jehož popis nalezneme u Vitruvia, který ho označuje pojmem taxametr. Jednalo se o mobilní zařízení, jehož měřící přístroj byl upevněn na voze, takže se mohl lehce převážet. Jeho fungování bylo opravdu pozoruhodné. Obvod kola měřil 12,5 stopy,[217] pokud se tedy kolo otočilo 400krát, urazil člověk vzdálenost 1 římské míle.[218] Na vrchní části přístroje bylo umístěno ozubené kolečko s otvory, v nichž ležely malé kamínky. Když se kolečko otočilo o 360° (což odpovídalo 400 otočkám pojízdného kola, tedy jedné míli), propadl kamínek do nádoby uvnitř korby. Počet kamenů v nádobě na konci trasy tak prozrazoval celkový počet ujetých mil.[219]

3.1 Itineráře

Geografické poznatky se daly prezentovat různými formami. Vzhledem k propracovanému silničnímu systému se cestujícím hodily jednoduché informace o jednotlivých vzdálenostech mezi místy na trase, které jim umožnily cestu lépe

[213] MARŠÍKOVÁ, Magdalena – MARŠÍK, Zbyněk: *Dějiny zeměměřičství a pozemkových úprav*. Praha 2007, s. 63-64.
[214] ŠTEFL, Vladimír: *Klaudios Ptolemaios: tvůrce geocentrické soustavy*. Praha 2005, s. 17-18.
[215] CECH, Brigitte: *Technika v antice*. Praha 2013, s. 34.
[216] LEWIS, M. J. T.: *Surveying instruments of Greece and Rome.* Cambridge 2001, s. 120.
[217] 1 stopa = 30,48 cm.
[218] 1 římská míle = 1 483 m.
[219] VITRUVIUS: *De architektura* 10.9.1-4

zorganizovat například po logistické stránce. Přesně tyto údaje byly obsaženy v tzv. itinerářích. Důvodů k jejich sestavování měli Římané hned několik. Státní úředníci a administrativa v Římě se potřebovali účinně spojit se všemi provinciemi. Armádě se také zajisté hodilo mít povědomí o území, kam táhne a nad kterým má mít dohled. Itineráře využili k cestám i obchodníci, řemeslníci nebo studenti (potažmo všichni lidé, kteří se dopravovali po římské silniční síti), stejně jako historikové nebo geografové při psaní svých děl. Později se uchytily díky rozvoji křesťanství, sloužily totiž poutníkům z celé říše při jejich cestě zejména do syropalestinské oblasti.[220]

Itineráře, které byly čistě římským fenoménem, se dají rozdělit do dvou kategorií. *Itinerarium adnotatum*, neboli psané itineráře, nabízely seznam jednotlivých stanic následujících po sobě a vzdálenosti mezi nimi uváděné v římských mílích.[221] Podle nich si mohl cestující naplánovat svoji cestu, zjistit celkový čas pochodu nebo jízdy vozem, rozvrhnout přestávky na jídlo či nocleh. Trasa vždy popisovala nejkratší a nejpohodlnější cestu do místa určení, nepočítalo se s žádnými objížďkami, stejně jako se neuváděly vzdálenosti vzdušnou čarou. Druhým typem bylo *itinerarium pictum*, tedy itinerář v kreslené podobě. Jednalo se podobný výčet stanic, nyní prezentovaný v grafické formě. Zobrazoval rozvržení silnic, na nich příslušná města a zastávky, opět doplněné poznámkou se vzdáleností. Ačkoli tento popis může znít jako mapa, o mapu v přesném slova smyslu nešlo. Chybělo zde měřítko a grafické znázornění a rozestupy neodpovídaly skutečným vzdálenostem mezi stanicemi.[222] Základní podoba itinerářů bohužel neodkrývá mnoho informací. Kromě výčtu jednotlivých zastávek a délky cesty (která bývá zaokrouhlená a musí se tak počítat s nepřesnostmi) se nedozvíme nic například o fyzicko- geografickém prostoru nebo politickém uspořádání světa.

O existenci itinerářů nám podává doklad římský historik Flavius Vegetius Renatus,[223] který ve svém spise *Nárys vojenského umění* zmiňuje, že vojenští velitelé používali itineráře provincií, v nichž bojovali. *„Především má mít po ruce co nejúplnější topografický přehled všech oblastí, aby se poučil o vzdálenostech mezi jednotlivými místy nejen co do počtu mil, ale také co se týče kvality cest.“* Podle toho se mohli nejlépe

[220] KOUCKÁ, Ivana: *Římské itineráře.* In: Vivat latina reserata. Ed. K. Vymětalová. *Sborník příspěvků ze semináře k dějinám jazyka a moderním způsobům výuky*. Opava, 31. 1. - 1. 2. 2014. Opava, Slezská univerzita 2014, s. 48.
[221] 1 římská míle = 1 483 m. Výjimku tvoří tři galské provincie a Germánie, kde byla římská míle na přelomu 1. – 2. století n. l. nahrazena galskou leguí (1 legua = 2 200 m).
[222] DUECK, D.: *c. d.*, s. 60 an.
[223] Vegetius žil na přelomu 4. - 5. století a zabýval se dějinami vojenství.

rozhodnout, jakou strategii zvolit, kterých terénních překážek využít a jak postupovat. Schopnější velitelé prý měli krajinu i namalovanou. „*...měli itineráře nejen psané, nýbrž i malované, aby ještě před začátkem pochodu mohli nejen pouhou úvahou, ale i zrakem zvolit nejvýhodnější pochodovou cestu.*“[224] Pokud šlo o psací materiál, informace tohoto typu se zaznamenávaly nejčastěji na papyrus, pergamen, kámen nebo bronz.[225]

Vznik itinerářů souvisel s vývojem celé římské silniční sítě. Jelikož její výstavba začala ve 4. století př. n. l., dá se předpokládat existence itinerářů pro hlavní silniční tepny již v této době. Nicméně nejstarší dochované kusy pochází z 1. století n. l. Čtyři stříbrné poháry s popisky cesty byly nalezeny nedaleko italského města Vicarello.[226] Mají podobu malých milníků vysokých 9,5 – 11,5 cm. Na jejich stěnách nalezneme seznam zastávek po cestě ze španělského Cádizu do Říma.[227] Velký rozmach tvorby itinerářů byl zaznamenán v období vrcholného a pozdního císařství. Zmiňme například Itinerář Hadrianova valu, který byl zaznamenán také na povrch nádob, tentokrát ale bronzových. Na třech nádobách najdeme výčet názvů jednotlivých stanic nacházejících se na této severní hranici říše. Je pravděpodobné, že seznam vytvořili vojáci sloužící právě na této části limitu.[228] Dalším příkladem může být *Itinerarium Burdigalense* (nebo také *Itinerarium Hierosolymitanum*) ze 4. století. Popisuje trasu z dnešního Bordeaux přes severní Itálii, Konstantinopol, Malou Asii a Sýrii až do Jeruzaléma a přikládá i cestu zpět. Popisuje přitom silniční stanice, kde bylo možné si odpočinout či vyměnit koně.[229] I když je považovaný za nejstarší itinerář pro poutníky, anglický badatel Benet Salway si myslí něco jiného. Dle jeho názoru se jedná o sbírku pěti itinerářů od státního úředníka nebo oficiálního návštěvníka Konstantinopole, protože zmiňuje zastávky na *curcus publicus*.[230] Podobně laděné je i *Itinerarium Egeriae* vycházející rovněž z jihofrancouzské oblasti do Palestiny, Egypta a Mezopotámie. Poutnice jménem Egerie zde líčí i náboženský život a svátky v Jeruzalémě.[231]

---

[224] VEGETIUS: *Nárys vojenského umění*. In: Antické válečné umění, s. 470.
[225] DILKE, Oswald A. W.: *Greek and Roman Maps*. Ithaca – New York 1985, s. 122.
[226] Jednalo se o lázně Aquae Apollinares, proto se poháry někdy označují jako *vases Apollinares*.
[227] DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* In: Vol. 1 The History of Cartgraphy. Chicago 1987, s. 235.
[228] KOUCKÁ, Ivana: *Římské itineráře a mapy*. 2014, s. 2-3.
[229] DILKE, Oswald A. W.: *Greek and Roman Maps*. Ithaca – New York 1985, s. 128-9.
[230] SALWAY, Benet: *The Perception and Discription of Space in Roman Itineraries*. In: Rathmann, M. (ed.): Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike. Mainz am Rhein 2007, s. 190.
[231] VAN TILBURG, C.: *c. d.*, s. 48 an.

Nejznámějším itinerářem je ovšem Itinerarium Antonini Augusti. Skládá se ze dvou hlavních částí – *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti* a *Itinerarium Antonini Augusti itinerarium maritinum*. Jak jejich názvy napovídají, první oddíl pokrývá suchozemskou část Římské říše a nalezneme v něm seznam římských silnic doplněný o jejich délku v římských mílích a také zastávky podél cest i se vzdálenostmi mezi nimi. Druhá část se zaměřuje na námořní stanice a pobřežní body, opět společně se vzdálenostmi. Důvodem k jeho sestavení byly námořní a pozemní cesty – ať už plánované nebo dokončené. Itinerář vznikl na konci 3. století a panuje všeobecná shoda, že cesty musely být vykonané některým císařem Antoninovské dynastie (138-222).[232] Jako nejpravděpodobnější zadavatel prací na itineráři se jeví císař Caracalla, který mezi lety 214-215 podnikl pozemní cestu z Říma přes bosporskou úžinu do Egypta, takže mohl nasbírat potřebná data, a zároveň jeho pravým jménem bylo Marcus Aurelius Severus Antonius. Mohl také vytvořit jakousi páteř celého itineráře a pozdější císaři poté doplnili trasy dle svých potřeb. Důkazem je například název hlavního makedonského města Pelly, které zde vystupuje pod označením Diocletianopolis. Přejmenováno ale bylo až v roce 290 za císaře Diocletiana. Buďto tedy itinerář vznikal během dlouhé doby, nebo mohlo dojít k dodatečným úpravám názvů míst.[233]

Obsah itineráře pokrývá celou Římskou říši, některé regiony jsou ale zmapovány více než jiné. Obecně lze říci, že západní polovina impéria je popsána detailněji než například Balkán nebo Malá Asie. Je to zřejmě i proto, že koncentrace silnic nebyla na všech místech stejná. Autor také zřejmě pocházel z některé západní provincie a více zkoumal právě tuto část.[234] První oddíl itineráře nabízí 15 nejdůležitějších cestovních tras. Každá uvádí pouze výchozí a konečný bod a celkovou vzdálenost trasy v římských mílích,[235] stejně jako seznam zastávek po cestě.[236] Přesto je tento itinerář považovaný za velice cenný dokument zejména z hlediska místopisu.

[232] Kromě Septima Severa (193-211), který se nejmenoval Antonius.
[233] DILKE, Oswald A. W.: *Greek and Roman Maps*. Ithaca – New York 1985, s. 125.
[234] KOUCKÁ, Ivana: *Římské itineráře*. In: Vivat latina reserata. Ed. K. Vymětalová. *Sborník příspěvků ze semináře k dějinám jazyka a moderním způsobům výuky*. Opava, 31. 1. - 1. 2. 2014. Opava, Slezská univerzita 2014, s. 50-51.
[235] Výjimky, kde se vzdálenost udává někdy v římských mílích, někdy v galských leguích, jsou uvedeny výše.
[236] DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* In: Vol. 1 The History of Cartgraphy. Chicago 1987, s. 236.

3.2 Mapy

Po prudkém rozvoji na poli geografické teorie v rukou Řeků přišla změna. Římané se soustředili hlavně na praktičnost map a využívali je zejména pro vojenské a administrativní účely. Mapy postrádaly matematický základ, jejich autoři se nezabývali astronomickými měřeními a nedbali ani žádných kartografických zobrazení. Z hlediska technické správnosti bychom je mohli označit spíše za jakési schematické náčrty pochodových vzdáleností, postrádající jakékoli konstrukční základy. Důležité bylo především vyměřit cesty a silnice a tyto údaje použít pro vojenská tažení. Velkým geografickým projektem v Římské říši se stalo měření vzdáleností mezi jednotlivými obcemi za vlády císaře Augusta, za které byl zodpovědný Marcus Vispanius Agrippa. Jeho výsledky se promítly do tvorby tzv. Agrippovy mapy,[237] jedné z nejznámějších a nejstarších map vůbec, o které se zmiňuji níže.

Nyní se zaměřme na to, při jakých situacích se mapy využívaly a k čemu všemu sloužily. V prvním případě se mohlo jednat o způsob jakési katastrální a právní evidence. Právníci nebo zeměměřiči znalí pozemkového práva z nich mohli čerpat při majetkových sporech, císaři podle nich rozhodovali spory o hranicích mezi místními autoritami a vybíraly se podle nich daně. Takováto mapa byla vyhotovena ve dvou provedeních – jedna byla uložena v Římě, druhá na daném místním úřadě. Šlo tedy o právní dokument.[238]

Mapy se samozřejmě využívaly během cestování jako pomůcka pro orientaci v prostoru a naplánování trasy. V tomto případě je jednalo o výše zmíněné *itinerarium pictum*. Nelze ale předpokládat, že bylo k dispozici všem cestovatelům, využívali je spíše výše postavení lidé. Tyto „mapy“, které byly vyhotoveny na papyru nebo pergamenu, se jednoduše stočily do tzv. *capsy,* speciálního válcového pouzdra, a mohly se převážet z místa na místo.[239]

Práce s mapou se dala najít i v didaktickém a vědeckém prostředí. Je zřejmé, že s ní byli seznámeni autoři jako Marcus Terentius Varro nebo Plinius Starší, kteří jakožto encyklopedisté museli mít povědomí o prostoru a ovlivnily je bezesporu i díla řeckých autorů, kteří o geografii a mapách sesbírali mnoho poznatků. Varro v úvodu

[237] DRÁPELA, Milan Václav – PODHRÁZSKÝ, Zbyšek – STACHOŇ, Zdeněk – TAJOVSKÁ, Kateřina. *Dějiny kartografie – multimediální on-line učebnice.* Brno 2006.
[238] DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* In: Vol. 1 The History of Cartgraphy. Chicago 1987, s. 252.
[239] Tamtéž, s. 254.

spisu *O zemědělství* píše o mapě Itálie namalované na zdi a při té příležitosti porovnává italské regiony z hlediska jejich úrodnosti.[240] Plinius Starší ve svém Přírodopisu odkazuje na své zdroje informací, odkud čerpal. Zmiňuje zejména Marca Agrippu jako autora geografických měření v provinciích, ale i ohledně rozměrů jednotlivých regionů světa, ostrovů a moří. Nicméně často není zřejmé, zda se jedná o Agrippův spis nebo jeho mapu. Tvorba map tvořila i významnou část vzdělání zeměměřičů v období pozdního císařství. Nejpřednější byla tvorba centuriačních map, podle kterých rozdělovali půdu na čtvercové plochy. Původně se tyto pozemky přidělovaly vojenským centuriím,[241] odtud tedy název pozemková centuriace.[242]

Dalším významným literátem, který podává svědectví o existenci map, je Vitruvius Polio. V osmé knize svého architektonického díla, která se obecně věnuje stavbě vodovodů, zmiňuje zemské mapy, na nichž byly pravděpodobně vyobrazeny vodní toky. *„Prameny největších a nejčetnějších řek jsou zakresleny na zemských mapách".*[243] Důkaz o používání mapových děl můžeme hledat v poezii. Básník Sextus Propertius v Elegiích uvádí, že *„se učí na mapě znát, kde různé krajiny leží, a jak končiny světa rozumně rozložil bůh*" a podle pokračování textu i to, jak jsou rozdělené podnebné pásy a možné proudění atmosféry.[244]

Mapy se užívaly i jako určitý typ propagandy. Jedna z prvních římských map z roku 174 př. n. l., která zachycovala území Sardinie, měla ukazovat římskou expanzi a sloužila zároveň jako poděkování bohům za vítězství. Píše o tom i římský historik Livius ve svých *Dějinách*: *„Deska měla tvar ostrova Sardinie a byly na ní namalovány obrazy bitev."* Deska navíc obsahovala i nápis o podmanění Sardinie, údaje o počtu zajatých a zabitých a informaci o bezproblémovém dopravení římského vojska zpět domů.[245] Mozaika nalezená v Ostii[246] zachycující řeku se třemi přítoky (nebo větvícími se rameny v případě říční delty) a most s vojenskými branami zase odkazovala na možnou dopravní spolupráci. Jedna z hypotéz naznačuje, že by se mohlo jednat o obrazové zjednodušení nilské delty a most mezi Memfidou, odkud se do Říma exportovalo zboží, a starou

[240] VARRO: *De re rustica* 1.2.1-3
[241] Vojenská centurie byla jednotka římské armády čítající 100 mužů.
[242] MARŠÍKOVÁ, Magdalena – MARŠÍK, Zbyněk: *Dějiny zeměměřičství a pozemkových úprav*. Praha 2007, s. 162-3.
[243] VITRUVIUS: *De architectura* 8.2.6
[244] PROPERTIUS: *Elegiae* 4.3.38-40
[245] LIVIUS: *Ab urbe condita* 16.28
[246] O jaké místo se přesně jedná, není známo. V úvahu přichází tři lokality – delta Nilu, dolní tok Tibery nebo delta řeky Rhony.

Káhirou, která v době Augusta sloužila jako vojenský tábor.[247] Slavná Agrippova mapa také sloužila k propagandistickým účelům, jelikož zobrazovala tehdejší známý svět a byla s největší pravděpodobností vystavena ve sloupořadí Vipsanie na Martově poli v Římě před zraky občanů.[248] Politický vývoj za vlády Augusta byl ideálním časem pro stvoření a vystavení takovéto mapy. Po dlouhém období občanských válek Augustus zakládal nové kolonie, jakési osady určené pro válečné veterány. Celkem jich vytvořil 28 na území Itálie a přes 80 v ostatních provinciích. Pro povzbuzení obchodu uvnitř i vně Římské říše i zakládání nových osad měl zajisté nemalý zájem o vytvoření mapy zachycující jeho úspěchy a na jejím veřejném vystavení.[249] Historik Paul Zanker se domnívá, že si tímto měli lidé utvořit představu o „své" říši a mělo dojít ke zvýšení povědomí o římském národu jako světové špičce.[250]

Mapy využívali i vojáci, respektive vojenští velitelé. Z již zmíněného úryvku od Vegetia můžeme vidět, jakou strategickou úlohu tato pomůcka měla. Díky znalosti terénu mohli dopředu naplánovat tažení nebo využít terénních překážek (jako hor a řek), případně využít zkratek a odboček. Vegetius nicméně dodává, že i navzdory mapě není na škodu dotázat se na detaily místních obyvatel nebo si zajistit průvodce.[251]

3.3 Geografická práce Marka Agrippy

Za vlády císaře Augusta se rozvíjely římské silnice, došlo k ustanovení *curcus publicus* a toto období je spjato ještě s jednou důležitou věcí týkající se geografie. Augustus měl jistě velký zájem na zmapování celého území Římské říše, ať už kvůli vojenským, cestovním nebo propagandistickým účelům. Daný úkol měl vykonat jeho zeť a zároveň politik a vojevůdce Marcus Vipsanius Agrippa. Ten k tomu měl skvělé předpoklady, jako vojevůdce procestoval velkou část impéria a při bojích musel určitě brát v potaz zeměpisné skutečnosti a orientovat se v prostoru. Zároveň disponoval i dostatečnými technickými znalostmi, jelikož se angažoval i při opravování silnic, opravě Cloacy Maximy nebo při výstavbě nejrůznějších veřejných staveb, jako byly akvadukty, veřejné lázně nebo slavný římský Pantheon. V roce 33 př. n. l. zastával také post *aedila* – tato funkce znamenala, že vykonával dohled nad bezpečností města, staral

[247] DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* Chicago 1987, s. 246-254.
[248] SVOBODA, Ludvík: *Encyklopedie antiky*. Praha 1974, s. 364.
[249] HARLEY, J. B. – WOODWARD, David (ed.): *The History of Carthography: Volume 1 – Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago 1987, s. 207.
[250] ZANKER, Paul: *The Power of Images in the Age of Augustus*. Ann Arbor 1998, s. 143.
[251] VEGETIUS: *Nárys vojenského umění*. In: Antické válečné umění, s. 470.

se o technickou údržbu, kontroloval zásoby obilí a organizoval veřejné slavnosti.[252] Dvakrát byl také správcem galské provincie Gallia Cisalpina. Agrippa se zasloužil o vznik prvních dálkových silnic, které vycházely z dnešního Lyonu. První směřovala přes provincii Aquitanie k Atlantiku, druhá skrze Galii Lugdunensis směrem do Británie a třetí větev přes Galii Belgicu k ústí Rýna.[253] Celá tato síť římských silnic se označuje jako Via Agrippa.

Je možné, že se Agrippa při své geografické práci opíral o projekt, který inicioval už Gaius Julius Caesar během své vlády a jehož záměrem bylo vyměřit a zmapovat celý tehdejší známý svět. Podle francouzského historika Clauda Nicoleta byl úkol svěřen do rukou čtyř geometrů, kteří si svět rozdělili do čtyř regionů podle světových stran. Měření mělo být realizováno od roku 44 př. n. l., avšak pravděpodobně nebylo až do Augustovy vlády dokončeno a není ani možné s jistotou tvrdit, že z jeho výsledků poté vznikla mapa ať už Římské říše nebo známého světa.[254]

A jak Agrippova mapa vůbec vypadala a co obsahovala? To můžeme odhadnout ze zápisků Plinia Staršího a Strabóna, kteří pravděpodobně na jeho práci odkazují ve svých dílech. Tehdejší svět byl patrně rozdělen do 24 regionů, u kterých byla vždy vyměřena délka a šířka uvedená v římských mílích. Plinius Starší uvádí Agrippu jako autora geografických měření nejen jednotlivých regionů světa, ale i ostrovů a moří.[255] Nicméně Agrippa nezaznamenával zřetelně zeměpisné šířky ani délky a nemůžeme s jistotou věřit ani Pliniovým údajům. Zvláště nespolehlivé jsou mořské vzdálenosti, jelikož není jasné, zda šlo o údaj kopírující pobřeží nebo jestli se měřilo vzdušně od mysu k mysu.[256] Plinius Starší také v třicáté páté části své přírodovědné encyklopedie zaměřující se na malby zmiňuje dílo, které by mohlo být mapou. Agrippa dle jeho slov zamýšlel umístit před zraky všech popis tohoto světa.[257] To by mohlo podle některých badatelů odkazovat k vizuálnímu dílu.[258] Zároveň to koresponduje s tvrzením francouzského historika Clauda Nicoleta, že Agrippa chtěl také ve sloupořadích

[252] SVOBODA, Ludvík: *Encyklopedie antiky*. Praha 1974, s. 33.
[253] STRABO: *Geographica* 4.6.11; REINHOLD, Marcus: *Marcus Agrippa*. New York 1933, s. 89-90.
[254] NICOLET, Claude: *Representation of Space: Agrippa´s Geographical Work*. In: Nicolet, Claude: Space, Geography, and Politics in the Early Roman Empire. Michigan 1991, s. 95-97.
[255] Podle Nicoleta se zmínka objevuje více jak 30x.
[256] HARLEY, J. B. – WOODWARD, David (ed.): *The History of Carthography: Volume 1 – Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago 1987, s. 209.
[257] PLINIUS: *Naturalis Historia 35.9*
[258] NICOLET, Claude: *Representation of Space: Agrippa´s Geographical Work*, s. 99.; SALWAY, Benet: *Travel, Itineraria and Tabellaria*. In: Adams, Colin – Laurence, Ray: Travel and Geography in the Roman Empire. London and New York 2001, s. 29.

vystavovat jakési desky nebo tabulky.[259] V šesté části popisující geografii Asie Plinius Starší píše o *Porticus Vipsania* (tedy sloupořadí, které se nacházelo v Římě na Martově poli v západní části Campus Agrippae) v souvislosti s rozdílnou vzdáleností města Charax Spasinou od moře.[260] O tomto sloupořadí je známo, že jej po Agrippově smrti na jeho přání začala stavět sestra Vipsania Pola[261] (odtud tedy název stavby) a mělo být odkázáno lidu. Je možné, že právě ono bylo tím místem, kde mohla být Agrippova „mapa" veřejně vystavena. Nicméně zde vyvstává jedna nesrovnalost. Ačkoli Plinius Agrippu několikrát zmiňuje, v souvislosti s *Porticus Vipsania* jeho jméno použito není.[262] Naproti tomu ani Strabón Agrippovo jméno explicitně neuvádí, zmiňuje ale pojem, který by se dal přeložit jako zeměpisná či chorografická mapa[263] a může být narážkou vztahující se k samotné Agrippově mapě.

Ačkoli jsou tyto odkazy pro některé badatele důkazem o existenci mapy, jiní vědci zaujímají skeptičtější pohled a tvrdí, že uvedení antičtí autoři naráží pouze na Agrippovy zápisky, tzv. *commentarii*.[264] V těch shromáždil údaje o délkách a šířkách jednotlivých území, sestavil také seznam zastávek na římských silnicích a při pobřeží impéria společně se vzdálenostmi mezi nimi. Tyto materiály pak měly sloužit k tvorbě samotné mapy.[265] Kai Brodersen například zastává názor, že svědectví není přesvědčivé, zejména protože některé Pliniovy úryvky obsahují příliš podrobné detaily, které by mapa zachytit nedokázala.[266] I britský historik Richard Talbert se domnívá, že šlo spíše o monumentální text než mapové dílo samo o sobě.[267]

Nicméně přesto došlo k pokusu o rekonstrukci mapy, ačkoli se jedná o velice složitý počin. Její možný popis podává i skeptik Brodersen. Spekuluje se o provedení – mohlo jít o plochou mapu v podobě mozaiky nebo malby, o bronzovou či mramorovou rytinu, v krajním případě i o glóbus. Domněnkami jsou opředeny i její rozměry. Mohla mít buď 18 m na výšku a 9 m na šířku, další údaj hovoří pouze o výšce 6-10 m, setkáme

[259] NICOLET, C.: *c.d.*, s. 99 an.
[260] PLINIUS: *Naturalis Historia 6.31*
[261] CASSIUS: *Historiae Romanae* 55.8.4
[262] NICOLET, C.: *c.d.*, s. 100 an.
[263] STRABO: *Geographica* 2.5.13
[264] Tímto termínem se označovaly různé druhy záznamů nebo oficiálních zpráv. *Commentarius* také znamená jakousi sadu instrukcí, nicméně nejčastěji se tak označovalo nějaké pojednání.; NICOLET, C.: *c.d.*, s. 101.
[265] HORÁK, Bohuslav: *Dějiny zeměpisu: Starověk a středověk*. Praha 1954, s. 55.
[266] BRODERSEN, Kai: *Terra cognita*: *Studien zur römischen Raumerfassung*. Hildesheim 1995, s. 285.
[267] TALBERT, Richard J. A.: *Rome´s World: The Peutinger map reconsidered.* Cambridge 2010, s. 136.

se i s rozměrem 12 m výšky na 24 m šířky, nebo dokonce 4,5 m výšky a neuvěřitelných 75 m šířky. Co se týče orientace[268], nahoře se mohla nacházet jakákoli světová strana.[269] Je ovšem pravděpodobné, že se nahoře nacházel buď sever[270] (jako v případě pozdější Ptolemaiovy mapy světa nebo u Tabula Peutingeriana), nebo jih, jelikož orientace jihu k hornímu okraji byla u římských map běžná.[271]

Ze všech dostupných informací je velice těžké si o mapě vytvořit ucelenou představu. Není ale pochyb, že Agrippovo dílo – ať už se jednalo o mapu nebo psaný text – mělo vliv na další vývoj v oblasti kartografie. Agrippova mapa se uvádí jako jeden z možných prototypů středověké mapy Tabula Peutingeriana.[272] Ta zachycuje oblast Evropy, část Asie (Persii a Indii) a také severní Afriku. Charakteristické je pro ni velice detailní zakreslení silniční sítě a specifické topografické značky znázorňující nejrůznější místa (chrámy, lázně, majáky, oltáře, lesy aj.). Vzdálenosti jsou ve většině případů zaznamenány v římských mílích, v Galii poté v galských leguách. V Persii je vzdálenost udávána ve středověké arabské délkové míře, tzv. parasanze[273] a v Indii zřejmě v indických mílích. Skutečná perspektiva je ale v mapě značně zkreslená, či spíše zdeformovaná. Východo-západní směr je reprezentován v mnohem větším měřítku než směr severo-jižní. Proto se například zdá, že Řím je mnohem blíže Kartágu než třeba Neapoli. Vinu na tom nese i formát zpracování, neboť mapa byla namalována na pergamenové roli dlouhé 6,75 m, ale široké pouze 34 cm.[274]

Agrippova mapa se také mohla stát prototypem pro středověké mappae mundi – nástěnné mapy s cílem vyobrazit svět, které se věšely na zdi kostelů, klášterů i v sídlech papežů nebo karolinských vládců.[275]

[268] Dilke se nicméně přiklání k názoru, že měla obdélníkový tvar a při vrchním okraji byl umístěn sever.; DILKE, Oswald A. W.: *Greek and Roman Maps*. Ithaca – New York 1985, s. 42.
[269] BRODERSEN, Kai: *Cartography*. In: Dueck, D.: *Geography in Classical Antiquity*. Cambridge 2012, s. 108-109.
[270] HARLEY, J. B. – WOODWARD, David (ed.): *The History of Carthography: Volume 1 – Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago 1987, s. 208.
[271] ČÍŽEK, Pavel: *Zobrazení Země na mapách. Dějiny kartografie od počátků do středověku*. In: http://natura.baf.cz/natura/1999/6/9906-3.html [cit. 27. 3. 2020]
[272] Majitelem mapy byl německý humanista Konrád Peutinger, od něhož je odvozen její název.
[273] 1 parasang = 5762 m
[274] DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* In: Vol. 1 The History of Cartgraphy, s. 238.
[275] KOUCKÁ, Ivana: *Geografické dílo Marka Vipsania Agrippy*. Bibliotheca Alexandrina III, 3, 2016, s. 110.

Závěr

Ve své bakalářské práci jsem se zaměřila na problematiku římské silniční sítě v době pozdní republiky a počátků císařství, tedy období 1. století př. n. l. – 1. století n. l. Římské cesty nebyly prvními silnicemi svého druhu, stavitelé se inspirovali nejspíše v Persii a Makedonii. To, že se ovšem jejich provedení stalo fenoménem, má na svědomí propracovaný systém dopravní infrastruktury, doprovodných zařízení, propojení se státními zájmy i fakt, že se některé cesty dochovaly do dnešních dob nebo že některé současné silnice v Evropě kopírují trasy starých římských cest. Nejstarší silnice pocházely z konce 3. století př. n. l. a tvořily hlavní komunikační tahy na území Itálie. Společně s politickou expanzí do okolních oblastí můžeme pozorovat i stavbu cest ve stále vzdálenějších oblastech.

Silnice byly dobře umístěny ve fyzicko-geografickém i socio-ekonomickém prostoru. Stavitelé se dokázali vypořádat s okolním terénem a překonat přírodní překážky. I v současné době v krajině nalezneme spoustu antropogenních tvarů, které za sebou zanechali. Patří mezi ně například římské mosty překonávající hluboká údolí, tunely ražené v hornatých oblastech pro ulehčení dopravy, kamenné bloky zpevňující svahy nebo navršené hráze v bažinatých oblastech. Zmiňme třeba ikonický tunel Crypta Neapolitana poblíž Neapole nebo most Pons Augustus v Rimini sloužící pěším dodnes. Rozmístění silnic mělo svou logiku, nebyla náhoda, odkud a kam cesta vedla. Primárním důvodem pro stavbu byla expanzivní politika Římského impéria. Po cestách se mohla armáda k nepřátelskému území pohybovat rychleji, stejně jako bylo jednodušší její zásobování. To byl také důvod pro stavbu nejznámější silnice, Via Appia táhnoucí se z Říma do Capuy a později rozšířené do Brundisia. Obrovskému území Římské říše ani nešlo vládnout bez rozvinuté infrastruktury, která je důležitá také pro přenos informací, zpráv a pro pohyb státních úředníků vykonávajících dohled nad všemi částmi impéria. Vojenský a obchodní podtext měly také silnice na území severní Afriky. Jako další determinant rozmístění silnic se ukázalo hospodářství. Rozmístění komunikační sítě na Pyrenejském poloostrově ovlivnila ložiska nerostných surovin, Via Hadriana v Egyptě zase spojovala obchodně důležité přístavy Rudého moře s povodím Nilu a Alexandrií, odkud bylo možné zboží distribuovat dále po moři. Silnice vedoucí z oblasti Itálie na sever sledovaly mimo jiné i obchod s barbarikem. Zvláštní skupinou byly ještě cesty limitní, které ohraničovaly území říše. Sloužily jednak pro potřeby vojáků a jejich přesuny mezi jednotlivými tábory, využívaly se v případě hrozícího nebezpečí.

Jelikož se ale napojovaly na silnice vedoucí do vnitrozemí, obstarávaly i zásobování armádních jednotek a již zmíněný obchod s barbary.

Komplikace přichází při snaze silnice rozdělit do skupin podle podobných kritérií. Jejich dělení nabízí zeměřič Siculus Flaccus, právník Domitianus Ulpianus, ale různé označení cest najdeme i u Terentia Varrona nebo básníka Valeria Martiala. Nejjednodušším způsobem je členění na silnice veřejné, lokální a soukromé podle toho, kdo cestu financoval a později o ni pečoval. O veřejné se staral primárně stát a šlo o hlavní komunikační tahy. Lokální silnice spadaly do kompetencí místních obvodů, vinuly se krajinou venkova a napojovaly se na hlavní cesty. Soukromé patřily soukromým osobám, jednalo se například o cesty vedoucí přes statky k polím. Silnice se nejčastěji označovala jako *via*, nicméně v pramenech nalezneme mnohem více pojmů, u kterých je ale často těžké poznat, jaký druh cesty popisovaly. Setkáme se s pojmy *actus* a *iter* (tyto silnice se lišily pouze svou šířkou), dále *vicus, semita* a *ambitus* (všechny označují úzké ulice mezi zástavbou), nebo také *clivus* (pro cesty či ulice ve svahu) a *callis* (zvířecí stezka v horách nebo lese).

Na cestách samozřejmě probíhal čilý ruch. Pohybovala se na nich armáda, státní úředníci, obchodníci, historikové, studenti, poutníci, bohaté vrstvy jezdily do svých vil a letních domů, lidé navštěvovali rodinné příslušníky, cestovali do lázní kvůli zdraví, do věštíren za náboženskými účely, turisté se vydávali za památkami. To vše mohli absolvovat buď pěšky, svést se povozem, nebo si pronajmout vůz, pokud k tomu měli dostatek financí. Dopravních prostředků existovala široká škála, táhli je povětšinou koně nebo voli. Na silnicích člověk narazil na jednoduché dvoukolové vozy (*birota, cisium*), větší čtyřkolové (*carruca, rheda*), pro přepravu nákladů a zboží se používaly povozy (*plaustrum*), dámy z vyšších vrstev jezdily v luxusních zdobených vozech (*pilentum, carpentum*) a pánové z vyšších kruhů mohli využít nosítek. Během cestování bylo možné se zastavit v mnoha ubytovacích a stravovacích zařízeních umístěných podél cest.

Síť oficiálních silničních stanic se ustanovila za vlády císaře Augusta, který je považován za zakladatele státní pošty *curcus publicus*. V těchto hostincích se dalo ubytovat, občerstvit se, vyměnit koně i vozy. Podle množství služeb se rozlišovaly *mansiones* (nabízely jídlo a nocleh), *mutationes* (stáje k doplnění čerstvých zvířat), *praetoria* (zařízení se stravou, ubytováním, stájemi, výměnou vozů) a všechna tato zařízení zaměstnávala i značné množství lidí (čeledíni, štolbové, nosiči, opraváři, veterináři). *Curcus publicus* ale nebyla doručovací společnost, jak bychom význam pošty

chápali dnes, a nebyla ani dostupná všem. Sloužil zejména pro účely vojska, státních úředníků a přepravu listin. Systém měl důležitou zabezpečovací i upevňovací funkci po celém impériu. Za provoz a fungování pošty bylo odpovědné civilní obyvatelstvo, lidé museli poskytnout zvířata, jídlo i peníze, místní správy se poté staraly o údržbu a chod stanic. Osoby cestující poštovními vozy se musely prokazovat speciální průvodní listinou od císaře nebo prefekta císařské gardy. Provoz pošty a náklady s tím spojené tedy pro obyčejné lidi znamenaly spíše zátěž, než že by z ní těžili.

Pro cestování a orientaci v krajině jsou důležité i mapy. Pro jejich vytvoření bylo ale stěžejní cesty vyměřit a určit jednotlivé vzdálenosti mezi městy. K tomu se používala dioptra nebo hodometr. Následně se informace mohly zanést do vizuální podoby. Římské mapy ale nebyly úplně přesné, postrádaly matematický základ a šlo spíše o jakási schémata nebo náčrty. Podstatnější byla praktičnost map a jejich využití pro vojenské a administrativní účely. Mapy se užívaly i jako typ propagandy, měly poukazovat na velikost Římské říše a zvýšit povědomí o římském národu jako světové špičce. Proto se vystavovaly na veřejných místech, občanům na očích. Tento účel splňovala i mapa ostrova Sardinie z r. 174 př. n. l. nebo slavná Agrippova mapa. Dalším římským fenoménem se staly itineráře, které se rozdělovaly na psané a kreslené. *Itinerarium adnotatum* (psané itineráře) nabízely seznam jednotlivých stanic následujících po sobě a vzdálenosti mezi nimi uváděné v římských mílích. *Itinerarium pictum* (kreslený itinerář) také obsahovalo výčet stanic, tentokrát v kreslené podobě. Itineráře pomáhaly lidem lépe si naplánovat svoji cestu s ohledem na zastávky a využili je k cestám i obchodníci, řemeslníci nebo studenti, stejně jako historikové nebo geografové při psaní svých děl. Mezi nejznámější příklady se řadí *Itinerarium Burdigalense*, *Itinerarium Egeriae* a *Itinerarium Antonini Augusti* (obecně označované jako IAA).

Informace obsažené v písemných prameny, které byly v práci využity, se lišily podle svého žánru i života autora. Obecně můžeme říci, že podrobnější geografické poznatky ve svých dílech poskytli spisovatelé, kteří měli širší geografický horizont a cestovali po Římské říši, ať už kvůli pracovním povinnostem nebo z osobních důvodů. Mezi tyto autory můžeme zařadit například Plinia Staršího, Strabóna, Plútarcha, Cicera nebo Plinia Mladšího. Zatímco Plinius Starší, Plinius Mladší a Cicero hodně cestovali kvůli státním záležitostem, Strabón se vydával do jiných provincií z důvodu osobní zkušenosti a Plútarchos kvůli vzdělání. Funkce státního úředníka, konkrétně aedila, měla vliv i na práci Marka Terentia Varra. V jeho kompetenci bylo mimo jiné kontrolovat zásoby

obilí, to se mohlo promítnout do jeho úvah o koncepci dopravních nákladů v *Zemědělské nauce*. Podobně ovlivnilo zaměstnání i Vitruvia, který byl architektem a inženýrem, zabýval se výstavbou válečných strojů a v Římě se podílel na stavbě vodovodního systému. Je tedy logické, že se v díle *Deset knih o architektuře* zabývá i zeměměřičskými přístroji a technickou výstavbou silnic. Stejně tak právník Ulpianus využívá svého řemesla a ve svých spisech řeší problematiku veřejných a soukromých silnic z právního hlediska.

Co se žánrů týče, i zde se charakter informací trochu liší. Encyklopedická díla (*Přírodopis* Plinia Staršího, Strabónuv *Zeměpis*, *Deset knih o architektuře* od Vitruvia) se zaměřují na popis, fakta, vysvětlení pojmů, udání rozměrů či vzdáleností. Historická díla narativního charakteru, kam můžeme zařadit Liviovy *Dějiny*, *Soumrak římské říše* od Marcellina nebo Tacitovy *Letopisy*, se primárně věnují dějinám, politické situaci, a pokud se v nich zmínky o cestování nebo výstavbě silnic objeví, nejsou nijak zvlášť rozvinuty. Větší podrobnosti o životě na cestách, dopravních prostředcích nebo cestování za soukromým účelem se dozvíme z osobní korespondence Plinia Mladšího, Cicera nebo Seneky. Podobný obsah bychom nalezli i v básnických sbírkách. Horatius v básni *Cesta do Brundisia* popisuje své putování do výše uvedeného města včetně názvů míst, jimiž projížděl nebo detailů o nocování. Básník Iuvenalis květnatě líčí užití nosítek, Statius ve sbírce *Silvae* detailně věnuje popisu stavby silnice Via Domitia. Je tedy zřejmé, že rozsah tematického zpracování je opravdu široký.

Seznam pramenů a literatury

Seznam pramenů:

APPIÁNOS: *Krize římského impéria.* Přeložili Jan Burian a Bohumila Mouchová. Praha: Svoboda, 1989.

APPIÁNOS: *Zrod římského impéria*. Přeložili Jan Burian a Bohumila Mouchová. Praha: Svoboda, 1986.

CAESAR, Gaius Iulius: *Zápisky o válce galské*. Přeložil Ivan Bureš. Praha: Státní nakladatelství krásné literatury a umění, 1964.

CASSIUS, Dio: *Roman History*. Loeb Classical Library edition. 1917. In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Cassius_Dio/home.html [cit. 21. 2. 2020] (angličtina)

CELSUS, Aulus Cornelius: *De Medicina.* Loeb Classical Library edition. 1935. In: https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Celsus/3*.html [cit. 16. 3. 2020] (angličtina)

CICERO, Marcus Tullius: *Epistulae ad Atticum.* (neuvedená edice) In: http://perseus.uchicago.edu/perseus-cgi/citequery3.pl?dbname=PerseusLatinTexts&query=Cic.%20Att.&getid=1 [cit. 10. 12. 2019] (angličtina)

CICERO, Marcus Tullius: *Listy přátelům I.* Přeložil Václav Marek. Praha: Arista, 2001.

FLACCUS, Siculus: *De condicionibus agrorum*. (neuvedená edice) In: http://www.intratext.com/IXT/LAT0339/_P7.HTM [cit. 13. 3. 2020] (latina)

Historia Augusta. Loeb Classical Library edition. In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Historia_Augusta/home.html [cit. 23. 1. 2020] (angličtina)

HORATIUS, Quintus Flaccus: *Satiry.* In: Horatius: *Vavřín a réva*. Přeložila Eva Kuťáková. Praha: Odeon, 1972, s. 171-174.

ISIDOR ZE SEVILLY: *Etymologiae XIX-XX: Etymologie XIX-XX*. Přeložila Iva Adámková. Praha: OIKOYMENH, 2009, s. 307-311.

IUVENALIS, Decimus Iunius: *Satiry*. Přeložil Zdeněk Vysoký. Praha: Svoboda, 1972, s. 51-52.

LIVIUS, Titus: *Dějiny VI.* Přeložil Pavel Kucharský. Praha: Svoboda, 1976.

LIVIUS, Titus: *Dějiny VII*. Přeložili Marie Husová a Pavel Kucharský. Praha: Svoboda, 1979.

MARCELLINUS, Ammianus: *Dějiny římské říše za soumraku antiky*. Přeložil Josef Češka. Praha: Arista, 2002.

MARCELLINUS, Ammianus: *Soumrak římské říše*. Přeložil Josef Češka. Praha: Odeon, 1975.

MARCELLINUS, Ammianus: *The History*. Loeb Classical Library edition In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Ammian/home.html [cit. 16. 2. 2020] (angličtina)

PLINUS SECUNDUS, Gaius: *Kapitoly o přírodě*. Přeložil František Němeček. Praha: Svoboda, 1974.

PLINIUS SECUNDUS, Gaius: *The Natural History*. Bohn's Classical Library edition. 1855. In: ‹http://www.perseus.tufts.edu/hopper/searchresults?q=pliny› [cit. 13. 1. 2020] (angličtina)

PLINIUS CAECILIUS SECUNDUS, Gaius: *Dopisy.* Praha: Svoboda, 1988.

PLÚTARCHOS: *Životopisy slavných Řeků a Římanů*. Přeložil Antonín Hartmann. Praha: Odeon, 1967.

PLÚTARCHOS: *Životopisy slavných Řeků a Římanů II.* Přeložil Antonín Hartmann. Praha: Odeon, 1967.

PROPERTIUS, Sextus: *Elegie.* Praha: Fr. Borový, 1945.

SENECA, Lucius Aeneus: *Další listy Luciliovi*. Přeložil Václav Bahník. Praha: Svoboda, 1984.

SENECA, Lucius Aeneus: *The Moral Letters of Seneca to Lucilius.* Loeb Classical Library edition. London 1925. In: https://archive.org/details/adluciliumepistu01seneuoft/page/370 [cit. 26. 11. 2019] (latina/angličtina)

STATIUS, Publius Papinius: *Silvae*. Překlad A. S. Kline. In: https://www.poetryintranslation.com/PITBR/Latin/StatiusSilvaeBkIV.php#anchor_Toc317239405 [cit. 16. 3. 2020] (angličtina)

STRABO: *The Geography*. Loeb Classical Library edition. Harvard 1923. In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Strabo/home.html [cit. 18. 11. 2019] (angličtina)

SUETONIUS TRANQUILLUS, Gaius: *Životopisy dvanácti císařů.* Praha: Státní nakladatelství krásné literatury a umění, 1966.

TACITUS, Publius Cornelius: *Letopisy*. Přeložili Antonín Minařík a Antonín Hartmann. Praha: Svoboda, 1975.

TACITUS, Publius Cornelius: *Tacitova Germania, čili Kniha o poloze, mravech a národech Germanie*. Přeložil František Kott. Praha: Edvard Grégr, 1886.

The Laws of the Twelve Tables. In: https://www.constitution.org/sps/sps01_1.htm [cit. 13. 3. 2019]

ULPIAN: *Edict*. In: Watson, Alan (ed.): *The Digest of Justinian.* Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 1985, s. 87-89.

VARRO, Marcus Terentius: *On the Latin language*. Loeb Classical Library edition. In: https://archive.org/stream/onlatinlanguage01varruoft#page/n9/mode/2up [cit. 16. 3. 2020] (angličtina)

VARRO, Marcus Terentius: *On Agriculture*. Loeb Classical Library edition. 1934. In: http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Varro/de_Re_Rustica/1*.html [cit. 17. 2. 2020] (angličtina)

VARRO, Marcus Terentius: *Zemědělská nauka* In: Nováková, Julie – Pečírka, Jan: *Antika v dokumentech II*. *Řím*. Praha: Státní nakladatelství politické literatury, 1961, s. 262-269.

VEGETIUS, Flavius Renatus: *Nárys vojenského umění*. In: Václav, Marek – Kalivoda, Jan: Antické válečné umění. Praha: Svoboda, 1977, s. 411-508.

VERGILIUS, Publius Maro: *Aeneis*. Přeložil Otmar Vaňorný. Praha: Svoboda, 1970.

VITRUVIUS POLLIO, Marcus: *Deset knih o architektuře*. Přeložil Alois Otoupalík. Praha: Svoboda, 1979.

Seznam literatury:

Starověk, starověká geografie a kartografie:

ADAM, Jean-Pierre: *Roman building: Materials and techniques.* London: B. T. Batsford Ltd, 1994.

BERT LOOT, John: *The Neighborhoods of Augustan Rome.* Cambridge: Cambridge University Press, 2004.

BOATWRIGHT, Mary T. - GARGOLA, Daniel J. – TALBERT, Richard J. A.: *Dějiny římské říše: od nejranějších časů po Konstantina Velikého.* Praha: Grada Publishing, 2012.

BORSTAD, Karen A.: *History from Geography: The Initial Route of the Via Nova Traiana in Jordan*. Levant, 1, 2008, s. 55-70.

BRODERSEN, Kai: *Cartography*. In: Dueck, Daniela: *Geography in Classical Antiquity*. Cambridge: Cambridge University Press, 2012, s. 99-110.

BRODERSEN, Kai: *Terra cognita*: *Studien zur römischen Raumerfassung*. Hildesheim: Olms, 1995.

CAPMBELL, Brian: *Rivers and the power of Ancient Rome*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2003.

CARRERAS, César – DE SOTO, Pau: *The Roman Transport Network: A Precedent for the Integration of the European Mobility*. Historical Methods: A Journal of Quantitative and Interdisciplinary History, 46, 2013, s. 117-133.

CASSON, Lionel: *Travel in The Ancient World*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press 1994.

CECH, Brigitte: *Technika v antice*. Praha: Grada Publishing, 2013.

ČÍŽEK, Pavel: *Zobrazení Země na mapách. Dějiny kartografie od počátků do středověku*. In: http://natura.baf.cz/natura/1999/6/9906-3.html [cit. 27. 3. 2020]

DILKE, Oswald A. W.: *Greek and Roman Maps.* Ithaca – New York: Cornell University Press, 1985.

DILKE, Oswald A. W.: *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires.* In: Harley, J. B. (ed.): Vol. 1 The History of Cartgraphy. Chicago: University of Chicago Press, 1987, s. 234-357.

DIVAC, Gordana: *Jantar ve sbírkách Oddělení pravěku a antického starověku Národního muzea v Praze*. In: Popelka, Miroslav – Šmidtová, Renata (ed.): Praehistorica XXXI. Praha: Karolinum, 2014, s. 99-277. In: https://karolinum.cz/data/clanek/5509/Praehistorica_31_1_03_Divac.pdf [cit. 19. 3. 2020]

DRÁPELA, Milan Václav – PODHRÁZSKÝ, Zbyšek – STACHOŇ, Zdeněk – TAJOVSKÁ, Kateřina. *Dějiny kartografie – multimediální on-line učebnice*. Brno: Geografický ústav PřF MU Brno, 2006. In: https://ucebnice.geogr.muni.cz/dejiny/index.php [cit. 11. 2. 2020]

DUECK, Daniela: *Geography in Classical Antiquity*. Cambridge: Cambridge University Press 2012.

DVORNÍK, František: *Počátky zpravodajských služeb: starověký Blízký východ, Persie, Řecko, Řím, byzantská říše, arabsko-muslimské říše, mongolská říše, Čína, Moskevské knížectví*. Praha: Prostor 2001.

FAGAN, Brian – SOLPEROVÁ, Jana: *Sedmdesát velkých vynálezů starověku*. Praha: Slovart, 2005.

FORBES, Robert James: *Studies in Ancient technology*. Leiden: E.J. Brill, 1993.

GENOVESE, Anna Rosa: *The Rediscovery of the via Annia - Popilia from Capua to Reggio Calabria for Knowledge and Enhancement of the Cultural Route*. In: CALABRÓ, Fransecso - DELLA SPINA, Lucia - BEVILACQUA, Carmelina (ed.): *New Metropolitan Perspectives*. Springer 2019, s. 346-358.

GOLDSWORTHY, Adrian: *Armáda starého Říma*. Praha: Slovart, 2010.

HARLEY, J. B. – WOODWARD, David (ed.): *The History of Carthography: Volume 1 – Cartography in prehistoric, ancient, and medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago: The University of Chicago Press, 1987.

HORÁK, Bohuslav: *Dějiny zeměpisu: Starověk a středověk*. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd, 1954.

KEHOE, Denis: *The Early Roman empire: Production*. In: Scheidel, Walter (ed.): *The Cambridge Economic History of The Greco-Roman World*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008, s. 543-570.

KOLB, Anne: *Transport and Communication in The Roman State: The curcus publicus*. In: ADAMS, Colin – LAURENCE, Ray: *Travel and Geography in The Roman Empire*. London: Routledge 2001, s. 95-105.

KOUCKÁ, Ivana: *Geografické dílo Marka Vipsania Agrippy*. Bibliotheca Alexandrina III, 3, 2016, s. 101-111.

KOUCKÁ, Ivana: *Tabula Peutingeriana a její osudy od antiky po současnost*. Historica Olomucensia: Sborník prací historických, 34, 2014, s. 237-267.

KOUCKÁ, Ivana: *Římské itineráře.* In: Vivat latina reserata. Ed. K. Vymětalová. *Sborník příspěvků ze semináře k dějinám jazyka a moderním způsobům výuky.* Opava, 31. 1. - 1. 2. 2014. Opava, Slezská univerzita 2014, s. 48-56.

KUMPERA, Jan: *Historia Mundi II. Vybrané kapitoly z dějin starověku*. Plzeň: Západočeská univerzita v Plzni, 2001.

MAREK, Václav: *Římské silnice aneb Jak ovládnout světovou říši*. Dějiny a současnost, 6, 2012, s. 34-36.

LAURENCE, Ray: *The Roads of Roman Italy*: *Mobility and Cultural Change*. London: Routledge, 1999.

LAURENCE, Ray: *Milestones, Communications, and Political Stability*. In: ELLIS, Linda – KIDNER, Frank: Travel, Communication and Geography in Late Antiquity. London: Routledge, 2004, s. 41-58.

LEWIS, M. J. T.: *Surveying instruments of Greece and Rome.* Cambridge: Cambridge University Press, 2001.

LOLOS, Yannis: *Via Egnatia after Egnatius: Imperial Policy and Inter-regional Contacts*. Mediterranean Historical Review, 2, 2007, s. 273-293.

LOMINE, Loykie: *Tourism in Augustan Society (44 BC – AD69).* In: Walton, John (ed.): *Histories of Tourism*: *Representation, Identity and Conflict.* Clevedon: Channel View Publications, 2005, s. 69-87.

MARŠÍKOVÁ, Magdalena – MARŠÍK, Zbyněk: *Dějiny zeměměřičství a pozemkových úprav v Čechách a na Moravě v kontextu světového vývoje*. Praha: Libri, 2007.

MUSIL, Jiří: *Egyptské oázy v době římské*. In: https://docplayer.cz/11033417-Egyptske-oazy-v-dobe-rimske.html [cit. 17. 3. 2020]

NICOLET, Claude: *Representation of Space: Agrippa´s Geographical Work*. In: Nicolet, Claude: *Space, Geography, and Politics in the Early Roman Empire*. Michigan: The University of Michigan Press, 1991, s. 95-122.

O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge: Cambridge University Press, 1993.

OHLER, Norbert: *Cestování ve středověku*. Jinočany: H&H, 2003.

REINHOLD, Marcus: *Marcus Agrippa*. New York: The W. F. Humprey Press, 1933. In: file:///C:/Users/owner/Downloads/GIPE-014180%20(1).pdf [cit. 20. 3. 2020]

ROSENSTEIN, Nathan: *Rome and the Mediterranean 290 to 146: The Imperial Republic*. Edinburgh: University Press, 2012.

RYCHLÍK, Jan – KOUBA, Miroslav: *Dějiny Makedonie*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2017.

SALWAY, Benet: *The Perception and Discription of Space in Roman Itineraries*. In: Rathmann, M. (ed.): Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike. Mainz am Rhein: Verlag Philipp von Zabern, 2007, s. 181-209.

SALWAY, Benet: *Travel, Itineraria and Tabellaria*. In: Adams, Colin – Laurence, Ray: Travel and Geography in the Roman Empire. London and New York: Routledge, 2001, s. 22-66.

SMITH, Melanie – PUCZKÓ, László: *Health, Tourism and Hospitality*: *Spas, wellnes and medical travel*. New York: Routledge, 2014.

STACCIOLI, Romolo Augusto: *The Roads of the Romans.* Los Angeles: Getty Publications, 2003.

ŠTEFL, Vladimír: *Klaudios Ptolemaios: tvůrce geocentrické soustavy*. Praha: Prometheus, 2005.

TALBERT, Richard J. A.: *Rome´s World: The Peutinger map reconsidered.* Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

TRUBETSKOY, Sasha: *All the Roman roads of Italy, visualized as a Modern Subway Map*. In: http://www.openculture.com/2018/07/roman-roads-italy-visualized-modern-subway-map.html [cit. 19. 3. 2020]

VAN TILBURG, Cornelis: *Traffic and Congestion in the Roman Empire*. London: Routledge, 2007.

WISEMAN, Timothy Peter: *Roman Republican Road-Building*. Papers of the British School at Rome, 38, 1970, s. 122-152.

ZANKER, Paul: *The Power of Images in the Age of Augustus*. Ann Arbor: The University of Michigan Press, 1998.

Obecná geografie a kartografie:

Agency for Toxic Substance and Disease Registry: *Toxicological Profile for Hydrogen Sulfide*. In: https://www.atsdr.cdc.gov/ToxProfiles/tp114.pdf [cit. 13. 1. 2020]

BRINKE, Josef: *Úvod do geografie dopravy: Socioekonomická geografie I.* Praha: Univerzita Karlova, 1992.

ČAPEK, Richard a kol.: *Geografická kartografie*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1992.

DANIEL, Jan – HERCIK, Jan – TLÁSKAL, Milan: *Regionální geografie Asie*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2013.

DRÁPELA, Milan V.: *Vybrané kapitoly z kartografie*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1983.

IVANIČKA, Koloman: *Základy teórie a metodológie socioekonomickej geografie*. Bratislava: Slovenské pedagogické nakladatelstvo, 1987.

KIRCHNER, Karel – SMOLOVÁ, Irena: *Základy antropogenní geomorfologie*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2010.

KŘIVDA, Vladislav – FOLPRECHT, Jan – OLIVKOVÁ, Ivana: *Dopravní geografie I.* Ostrava: VŠB-Technická univerzita, 2006.

MIRVALD, Stanislav: *Geografie dopravy I*. Plzeň, Západočeská univerzita, 1999.

MIRVALD, Stanislav: *Geografie dopravy II.: Silniční a železniční doprava*. Plzeň: Západočeská univerzita, 2000.

RODRIGUE, Jean-Paul: *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge, 2013.

TOUŠEK, Václav – KUNC, Josef – VYSTOUPIL, Jiří a kol.: *Ekonomická a sociální geografie*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, 2008.

TOWNSEND, Colin – BEGON, Michael – HARPER, John: *Základy ekologie*. Olomouc: Univerzita Palackého, 2010.

ZELENKA, Josef – PÁSKOVÁ, Martina: *Výkladový slovník cestovního ruchu*. Praha: Linde Praha, 2012.

Bibliografie a encyklopedická díla:

MAREK, Václav – OLIVA, Pavel – CHARVÁT, Petr: *Encyklopedie dějin starověku*. Praha: Libri, 2008.

SMITH, William: *A Dictionary of Greek and Roman Antiquities*. London 1875. In: https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/secondary/SMIGRA/home.html [cit. 13. 3. 2020]

SVOBODA, Karel: *Bibliografie českých a slovenských prací o antice za léta 1901-1950.* Praha: Národní knihovna, 1961.

SVOBODA, Ludvík: *Encyklopedie antiky*. Praha: Academia, 1974.

STEHLÍKOVÁ, Eva – FROLÍKOVÁ, Alena – ZAVADIL, Pavel: *Bibliografie řeckých a latinských studií v Československu 1990-1992*. Praha: KLP, 1997.

VIDMAN, Ladislav: *Bibliografie řeckých a latinských studií v Československu za léta 1951-1960*. Praha: Národní knihovna, 1966.

ZAVADIL, Pavel: *Bibliografie řeckých a latinských studií v České republice 1993-1996.* Praha: KLP, 2005.

Seznam příloh

Příloha 1: *Mapa Římské říše v r. 116 s náčrtem hlavních silnic*. In: http://www.emersonkent.com/map_archive/roman_empire_117_ad.htm [cit. 16. 2. 2020].

Příloha 2: *Výřez z Tabula Peutingeriana s vyobrazením tunelu Crypta Neapolitana*. In: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tabula_Peutingeriana_detail_of_Aequum_Tuticum.jpg [cit. 22. 2. 2020].

Příloha 3: *Mapa silnic na Pyrenejském poloostrově*. In: O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 19.

Příloha 4: *Mapa silnic v severní Africe*. In: O´CONNOR, Colin: *Roman Bridges*. Cambridge 1993, s. 21.

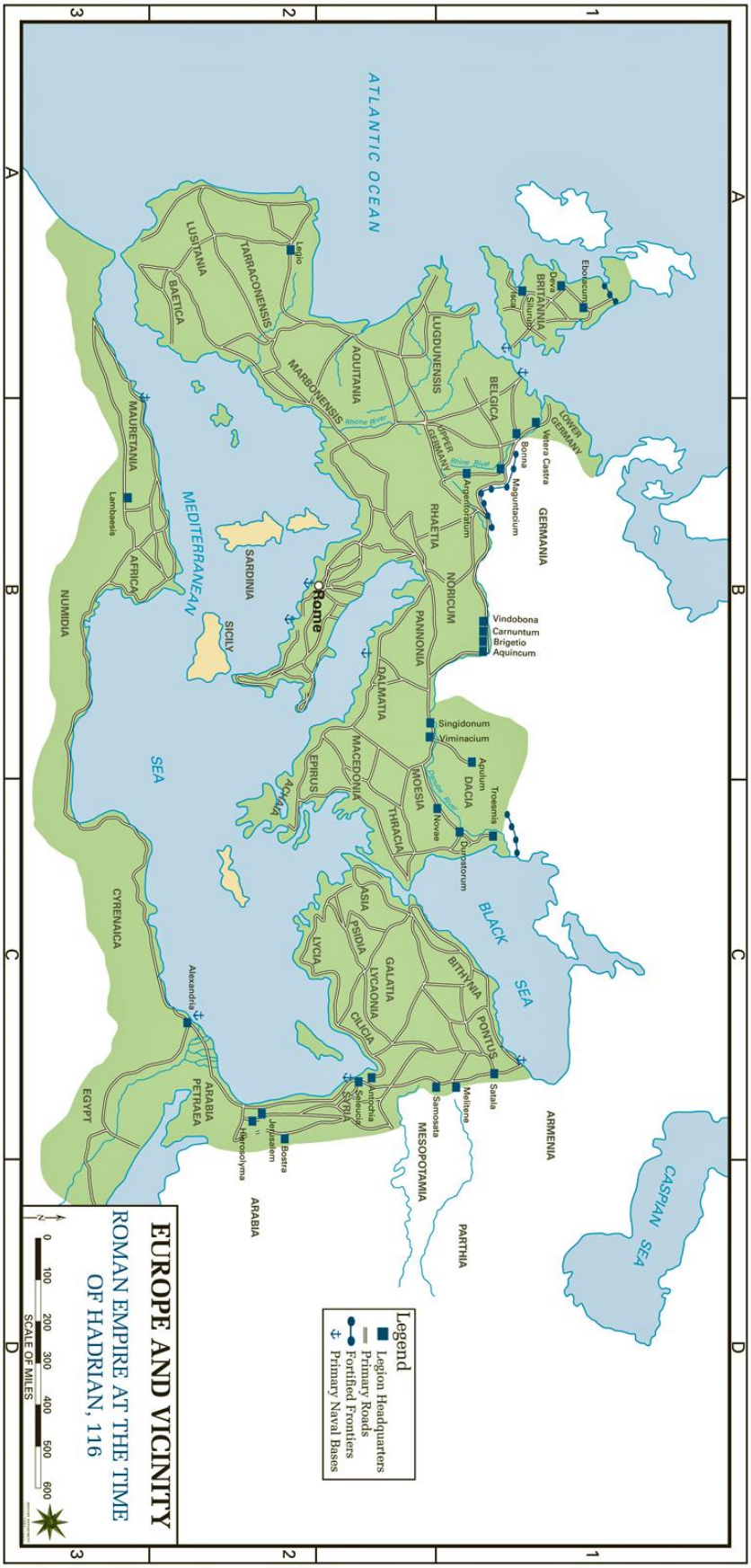
Příloha 5: *Diagram stěžejních silnic Římské říše*. In: TRUBETSKOY, Sasha: Roman Roads. In: https://sashat.me/2017/06/03/roman-roads/ [cit. 26. 3. 2020].

Příloha 6: *Carruca*. In: VAN TILBURG, Cornelis: *Traffic and Congestion in the Roman Empire*. London 2007, s. 54.

Příloha 7: *Cissium*. In: VAN TILBURG, Cornelis: *Traffic and Congestion in the Roman Empire*. London 2007, s. 53.

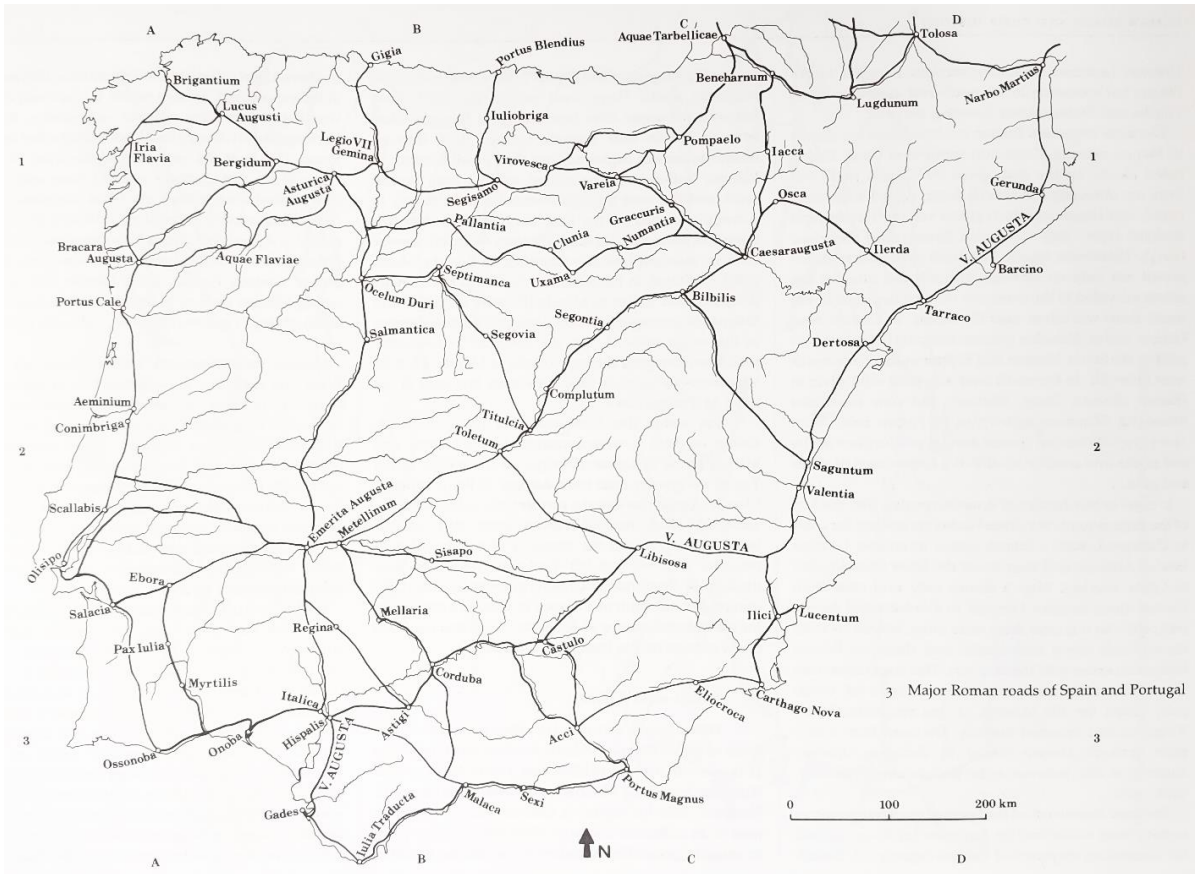
Příloha 8: *Mince císaře Nervy*. In: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/ff/NERVA_RIC_II_93-1860169.jpg [cit. 26. 3. 2020].

Příloha 1: Mapa Římské říše v r. 116 s náčrtem hlavních silnic.

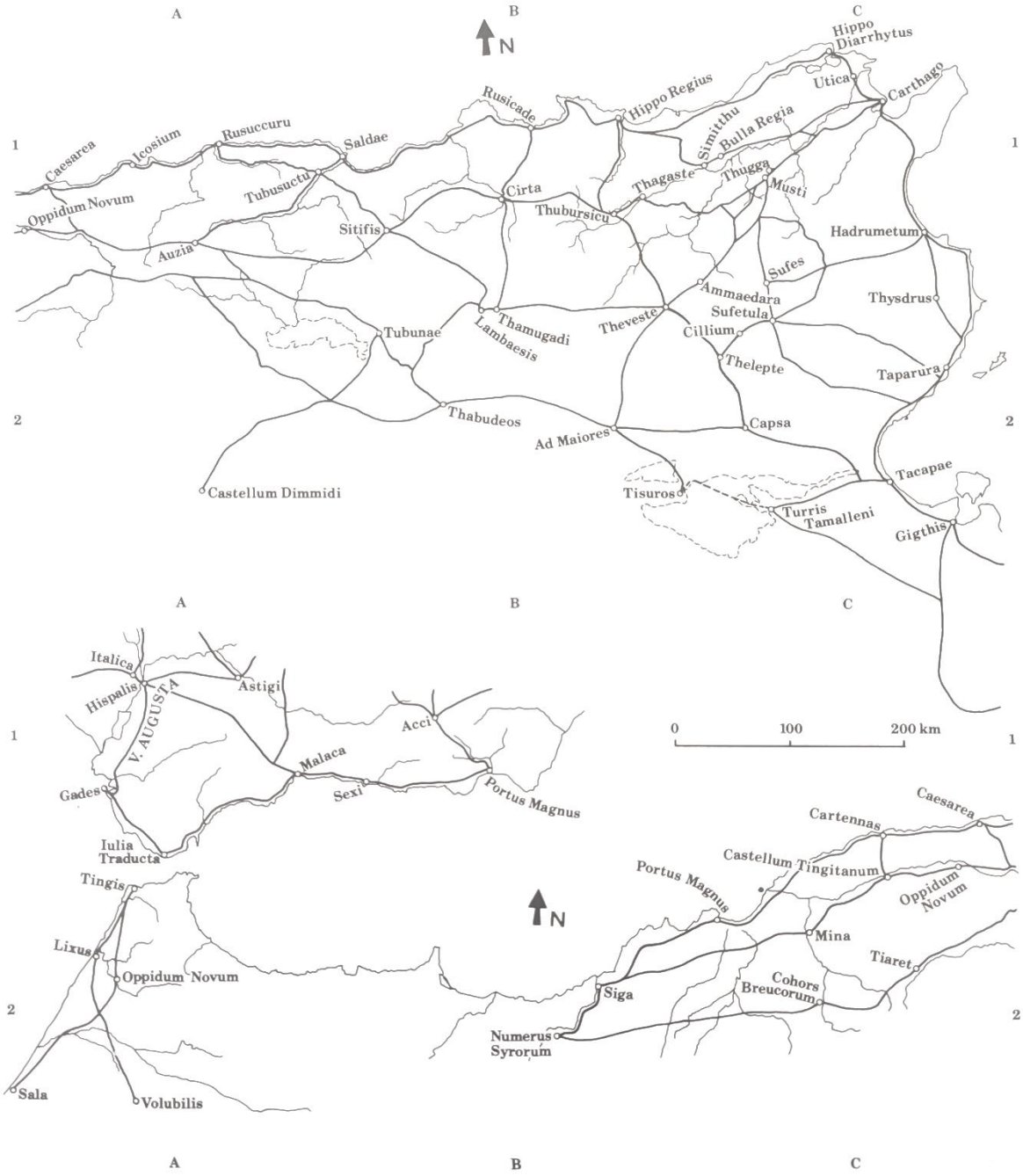


Příloha 2: Výřez z Tabula Peutingeriana s vyobrazením tunelu Crypta Neapolitana.

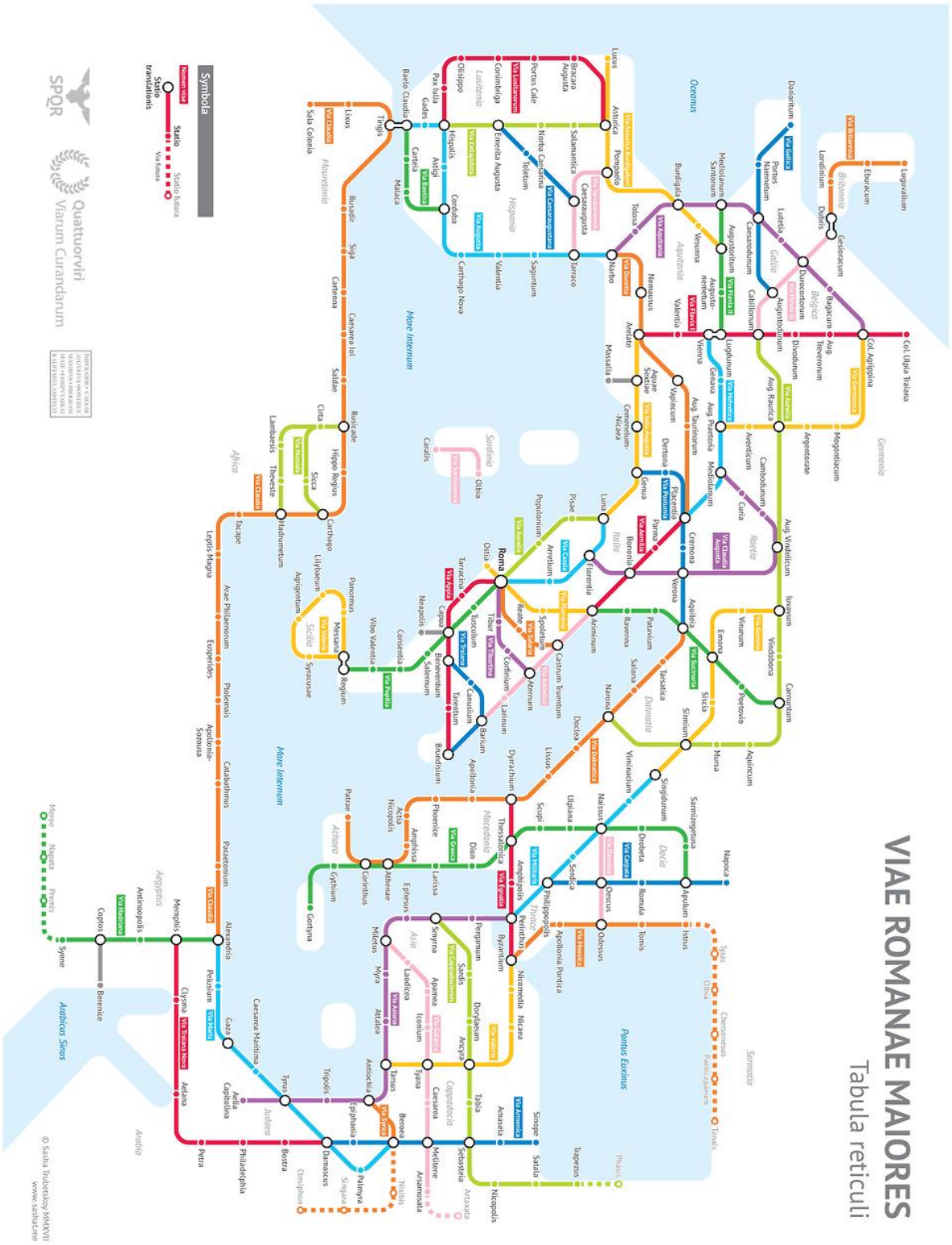
Příloha 3: Mapa silnic na Pyrenejském poloostrově.



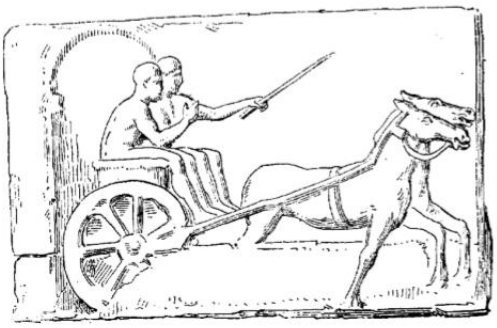
Příloha 4: Mapa silnic v Severní Africe.



Příloha 5: Diagram stěžejních silnic Římské říše.



Příloha 6: Cissium.



Příloha 7: Carruca.

Příloha 8: Mince císaře Nervy.

Summary

This thesis deals with the topic of Roman road network at the time of late republic and the beginning of the empire and it covers mostly the period from 1st century BC to 1st century AD. It tries to look closely to the roman roads as the phenomenon of the ancient world. It captures the complex system, travel infrastructure with its typical features and connection with interests of Roman Empire. It also tries to think about the roads as the part of physical-geography and socioeconomic space and how they can influence each other.

The thesis consist of three main chapters. The first chapter analyses how natural conditions and economic can affect the deployment and the density of the roads. It contains the different types of roads according to their physical appearance. It covers also the building of the road and the most important routes. It is important to connect the historical facts with the knowledge of geography, geomorphology and travel geography. The second part shows the movement on the roads focusing on travellers, vehicles, main travel destinations, the purposes of travelling and the roman transport system, *curcus publicus*. The last chapter refers to maps, itineraries and geographical work in the Roman Empire.

This work should also give a better insight into the roman road network and create a background for understanding the topic.