# Формулар за обука

|  |  |
| --- | --- |
| **Наслов** | Историја и развојна улога на римските патишта |
| **Клучни зборови (мета ознаки)** | Римска империја, мапи на маршрута, конзуларен пат, мрежа на римски патишта, византиска историја |
| **Обезбедени од страна на** |  |
| **Јазик** | **Македонски Јазик** |
| **Област** | *Ве молиме изберете едно или повеќе од следново:*  *Културен дел X*  *Дел за претприемништво* |
| **Цели / Резултати од учењето** | |
| Во овој модул ќе можете да ги научитеглавните европски римски патишта, нивната историја, развојот и улогата за време на римската империја. | |
| **Опис** | |
| **Римските патишта** биле физичка инфраструктура од витално значење за одржување и развој на римската држава и биле изградени од околу 300 пред Христа (п.н.е.) преку проширување и консолидација на Римската Република и Римската империја. Тие обезбедиле ефикасни средства за копнено движење на војски, службени лица, цивили, внатрешен превоз на службени комуникации и трговска стока.  Овaa инфраструктурa билa неопходнa за одржување на империјата, дозволувајќи и на армијата брзо да се движи таму каде што било потребно. Воената цел не била единствената. Тие биле стратешки и за политички, административни и комерцијални активности.  Патиштата честопати оделе по стрмните ридови, а биле изградени мали мостови и тунели за да се осигура дека патеката може да поминува преку реки или да минува низ планините.  Римските патишта претставувале најефикасен и долготраен систем на патишта од антиката, што овозможило воспоставување на римската цивилизација во контакт со најразновидните народи што го населувале тогаш познатиот свет. Ниту еден друг народ во таа историска ера не можела да одговара на нивната способност да ги изберат патеките, градежните техники и организацијата за помош на патниците.  Римските патишта биле, во тоа време, артерии на империјата. Тие ги поврзувале заедниците, градовите и провинциите и без нив Римјаните сигурно не би можеле да ги освојат и да се задржат на огромните територии како што тоа го правелево текот на многу векови. Понатаму, такви биле инженерските и геодетските способности на Римјаните што многу од нивните патишта обезбедија основа за стотици денешни правци низ Европа и Блискиот исток. Многу патишта во Европа сè уште го користат оригиналното римско име за одредени делници, па дури и некои мостови. | |
| **Содржина подредена во 3 нивоа** | |
| 1. **Име на модулот:** Историја и развојна улога на римските рути    1. **Име на единицата:** Римски патишта: Развој на мрежата и мапирање       1. **Име на дел:** Различни видови римски патишта          1. **Содржина:**   Римските патишта варирале од едноставни патишта до асфалтирани патишта кои користеле длабоки корита од дробен камен како основен слој за да се осигура дека тие ќе останат суви, бидејќи водата ќе истекувала помеѓу камењата и фрагментите од написаниот материјал, наместо да стане кал во глинени почви. Според Улпијан, постоеле три вида патишта:   1. Јавни патишта или конзуларни и воени; 2. Блиски патишта, рурални, патишта од чакал или земјоделски; 3. Приватни патишта.   Јавните патишта, вообичаено наречени „конзуларни“, ги поврзувале најважните градови. Овие патишта ги преминале римските легии во нивните трансфери и по нив патувале куририте на државната поштенска служба („cursus publicus“).  Покрај мрежата на јавните патишта имало бројни патишта од регионален интерес, кои ги поврзувале помалите населби едни со други или со главните улици, чие одржување било на товар на локалните администрации , и конечно приватни патишта, од локален интерес и одржувано на сметка на заедниците или индивидуалните граѓани кои ги користеле.  Додека јавнтие патишта генерално беа поплочени, секундарните патишта можеле да бидат поплошемни или не, на пример, само со слој чакал или камења: во овој случај тие биле наречени патишта со чакал. После секундарните патишта доаѓаа теренските патишта, нормално непоплочени.  **1.1.2 Име на дел:** Главни европски римски патишта  **1.1.1.2 Содржина:**  **Италија** – главни патишта:   * Виа Аемилија, од Римини (Ариминум) до Плаценција; * Виа Апија, апианскиот пат од Рим до Апулија; * Виа Аурелија од Рим до Франција; * Виа Касија, од Рим до Тоскана; * Виа Фламиниа од Рим до Римини (Ариминиум); * Виа Раетиа, од Верона север преку преминот Бренер; * Виа Саларија, од Рим до Јадранско Море (на маршевите); * Виа Касилина: Од Рим до Касилинум (денешна Капуа), до денешна Санта Марија Капуа Ветере; * Виа Капуа: трајно поврзан Рим со „Civitas foederata Regium“, крајниот врв на италијанскиот полуостров; * Виа Номентана: од Рим до Номентум (модерна Ментана); * Виа Постумија: бил антички римски пат на северна Италија изграден во 148 година п.н.е. од страна на конзулот Спуриус Постумиус Албинус Магнус. Се простирал од брегот кај Гениа преку планините до Дертона, Плаценција (завршување на Виа Аемилија) и Кремона; * Виа Латина: Околу 147 милји од Рим до југот на Италија, Виа Латина потекнува од околу 334 п.н.е., што го прави еден од најстарите конзуларните патишта во Рим; * Виа Претестина: Од Рим до Палестрина; * Виа Тибуртина: од Рим до Тиволи (латински, Тибур) и потоа кон Пескара (латински, Атернум); * Виа Трајана: Го изградил императорот Трајан како продолжение на Виа Апија од Беневентум, достигнувајќи го Брундисиум (Бриндизи) по пократка рута (т.е. преку Канусиум, Бутунтум и Бариум отколку преку Тарентум).   **Албанија / Северна Македонија / Грција / Турција**   * Виа Егнација (146 п.н.е.) што го поврзува Дирахиум (на Јадранско Море) со Византија преку Солун.   **Австрија / Србија / Бугарија / Турција**   * Виа Милитарис (Виа Дијагоналис, Виа Сингидунум), поврзувајќи ја Средна Европа и Византија; * Римски пат во Киликија во јужна Турција; * Римски пат на Анкара;   **Франција**  Во Франција, римски пат е наречен voie romaine на народен јазик.   * Виа Агрипа; * Виа Аквитанија, од Нарбон, каде што се поврзуваше со Виа Домитија, до Атлантскиот Океан преку Тулуз и Бордо; * Виа Домитија (118 п.н.е.), од Ним до Пиринеите, каде што се приклучува на Виа Августа кај Кол де Панисари; * Римски пат (Норд), кој се протега од Данкирк до Касел во Северен Департмент.   **Подрачје на Германија (Германија, Белгија, Холандија);**   * Римски пат од Трир до Келн; * Виа Белгика (Булоњ-Келн); * Долни лимеси Германикус; * Интерконекции помеѓу Долна Лимес Германикус и Виа Белгика   **Среден исток**   * Виа Марис; * Виа Трајана Нова; * Римски пат Петра, Петра од 1 век, Јордан;   **Романиа / Бугарија**   * Трајанов мост и патот железни порти. * Виа Трајана: Пат Porolissum Napoca Potaissa Apulum. * Виа Понтика: Troesmis Piroboridava Caput Stenarum Apulum Partiscum Lugio   **Шпанија и Португалија**   * Виа Астурица Бурдигалам ги поврзувала градовите Астурица Августа (модерна Асторга) во Галаеција и Бурдигала (денешно Бордо) во Аквитанија. Добро е познато по тоа што е порта за Сантијаго за религиозната прошетка на Сантијаго (Камино де Сантијаго). Тоа е транс-пиринејски пат; * Виа Августа, од Кадиз до Пиринеите, каде се приклучува на Виа Домитија кај Кол де Панисарс, во близина на Ла quонкера. Поминува низ Валенсија, Тарагона (антички Тарако) и Барселона; * Камињо де Оро, завршувајќи во Уренсе, главен град на провинцијата Оренсе, поминувајќи покрај селото Реболедо; * „Виа де ла Плата“ ја преминува Шпанија вертикално од северна Асторга, главен град на хомонимскиот регион до Севиља, главниот град на Андалузија и е шпанска рута за аџилак до Сантијаго Де Компостела; * „Виа Цезараугустана“ ја преминува Шпанија во дијагонала од Сарагоза (во Арагон) до Мерида во Екстремадура; * Виа Баетика од Болонија до Кордоба; * Виа Тераконекла од Тарагона до Памплона.   **Сирија**   * Пат што ги поврзува Антиохија и Халкида; * Страта Диоклецијана, по должината на Лимес Арабиј, минувајќи низ Палмира и Дамаск, и јужно кон Арабија.   **Транс-алпски патишта**  Овие патишта ги поврзуваа модерна Италија и Германија   * Виа Клаудија Аугуста од Алтин (сега Кварто д'Алтино) до Аугсбург преку Решенскиот премин; * Виа Мала од Милано до Линдау преку преминот Сан Бернардино;   **Обединето Кралство**  Хај Стрит, дел во англискиот езерски округ, именуван по очигледниот римски пат што поминувал тука, за кој се тврди дека е највисокиот римски пат во Велика Британија. Неговиот статус како римски пат е проблематичен, бидејќи се чини дека е шуплива или потоната лента, додека Римјаните ги граделе своите патишта на агер или насип.  Римски патишта во Британија   * Улица Акеман * Улица Камлет * Улицата Дере * Улицата Ермин * Патеката [Фен](https://en.wikipedia.org/wiki/Fen_Causeway) * Улица Фосе * Кралска улица * [Лондон - Запад од англиски римски патишта](https://en.wikipedia.org/wiki/London-West_of_England_Roman_Roads) * Патдарс Пат * Патот [Pye](https://en.wikipedia.org/wiki/Pye_Road) * Римски пат од Силчестер до Бат * Улица Стане (Чичестер) * Улица Стане (Колчестер) * Станегејт * Виа Девана * Улица Утлинг   Специјален случај. Виа Францигена:  Виа Францигена е заедничко име на средновековен пат за аџилак која минува од Франција до Рим, а потоа продолжува кон Апулија, каде што имало аџии кои пловеле кон Светата земја. Обично се смета дека има почетна точка од другата страна на Ла Манш, во катедралниот град Кантербери. Како таква, трасата минува низ Англија, Франција, Швајцарија и Италија.  Трасата беше позната во Италија како „Виа Францигена“ („патот што доаѓа од Франција“) или „Виа Ромеа Францигена“ („патот кон Рим што доаѓа од Франција“). Во средновековните времиња тоа било важна патека за аџилак за оние што сакаат да го посетат Светиот Престол и гробовите на апостолите Петар и Павле.   * 1. **Име на единицата: Римски патишта во векови: Улогата на римските патишта во поврзувањето на културните и економските центри низ вековите**      1. **Име на дел: Патните мрежи придонесуваат за економијата и културата**         1. **Содржина:**   Од античките години па сè до денес, транспортните инфраструктури од големи размери ја обликуваат поврзаноста и ја одредуваат дистрибуцијата на економската активност, не само локално, туку и низ различни региони.  Поврзаноста може да има долготрајни последици за поврзаните региони, како што се намалени триење на информации и зголемена културна интеграција. Сепак, сè уште нема доволно информации за потенцијалното потекло на систематските разлики во билатералната транспортна поврзаност и информационите разлики помеѓу регионите *(Flückiger et all., 2019)*.   * + 1. **Име на дел: Како римските патишта придонеле за економијата за време на Римската империја**        1. **Содржина:**   Ископувањата во келтските региони покажуваат дека, пред римската окупација, количината римска стока, како што се амфори и други производи од грнчарија, е значително мала (Fitzpatrick, 1985, стр. 310).  Интеграцијата во римската транспортна мрежа ширум империјата резултирало во значителна промена на разновидноста и количината на разменетата стока, не само во основните региони на Империјата, туку и во периферните региони.  Откако биле окупирани и приклучени на римската транспортна мрежа, значителните земјоделски вишоци на поранешните региони на Келтите и Египет, клучно придонеле за безбедноста на храната во Римската империја и нејзиниот главен град (Erdkamp, 2013). Видови житни култури кои биле несоодветни за одгледување на северот, како што се емерот (вид на пченица) и спелтата, биле увезени од јужните римски провинции (Reddé, 2018, стр. 147).  Покрај тоа, пристапот до римската транспортна мрежа промовирал и размена на разни производи, како што се амфори, керамика, стакло, ламби, бронзени статуетки. Овие производи биле произведени во големи количини на централизирани места за производство и со нив се тргувало на долги растојанија (Bowman and Wilson, 2009, стр. 17)*.*  Освен стимулирање на економската интеракција и меѓурегионалната трговија, римската транспортна мрежа ја зголеми меѓучовечката интеракција и со тоа предизвика миграција, како и технолошка и културна дифузија низ регионите. На крајот, ова може да доведе до ко-еволуција и асимилација на преференциите, вредностите и ставовите на долг рок..   * + 1. **Име на дел: Римските патишта за време на Византија**        1. **Содржина:**   Византискиот патен систем е природно продолжение на римскиот. Сепак, постојат неколку фактори кои треба да се земат предвид.  Како прво, во античко време, повеќето патишта следеа природно формирани рути како долини или клисури и нужно минуваа од одредени точки како речни премини. Сепак, сообраќајот и целокупната важност на секој пат се движеа во зависност од територијалните промени, демографијата на областа, степенот на безбедност, економскиот и стратешкиот развој и така натаму.  На пример, таканаречениот пат на аџилак, кој ја поврзуваше централна Европа со Палестина и минуваше низ Цариград, Никеја, Анкира, Тарс и Антиохија, беше практично недостапен по 5 век. поради превирањата на Балканот и се врати во употреба по крајот на 10 век, кога се појави новото движење за аџилак. Слично на тоа, преку Себаст, патот изграден во 6 п.н.е. од страна на Август (27 п.н.е. – 14 н.е.) за поврзување на Писидија со провинциите на нејзиниот југоисток и југо-запад, никогаш не бил главна рута за Византијците, но се извојувал по освојувањето на Селјук.  Сепак, дали Византијците ја одржувале и прошириле римската патна мрежа? Владеењето на Јустинијан (р. 527–565) е последен пат кога се случиле широки, транс-провинциски дела. Од тој момент, Византијците главно ги одржувале постојните патишта, главно за воена употреба, но не биле изградени нови патишта (Церкезис, 2019).   * + 1. **Име на дел: Еволуцијата на римските патишта во Европа**        1. **Содржина:**   Всушност, од римскиот камен пат до традиционалниот асфалтен пат од деветнаесеттиот век, забележан е мал напредок (Муратидис, et al., 2014). Постојат некои можни причини за ова: Прво, фактот дека луѓето беа главно организирани во градовите-држави, а беа само-доволни, па потребата за трговија и мобилност беше ограничена. Од друга страна, патот во добра форма може да донесе непријатели да го освојат градот.  За време на средниот век, организацијата на луѓето во малите држави (феудализам), како и болестите што ги загрозувале животот, несреќи и војни меѓу државите, не го фаворизирале технолошкиот развој на патот. Покрај тоа, мобилноста на луѓето беше оценета, во повеќето случаи, непотребна и потенцијално штетна, затоа постоечките правци беа напуштени и оставени да пропаднат.  Исклучителен случај на развој на патната мрежа во Западна Европа под владеењето на Карло Велики, а во Источна Европа беше Варангискиот пат (главен дел беше воден пат) кој служеше како транснационална трговска рута.  Дури кон крајот на XVIII век иновативните идеи на патните инженери Тресагет, Телфорд и Мекадам го сменија распоредот и вообичаената практика во градењето патишта.  Голем број фактори го префрлија фокусот од анализа на влијанието на римската мрежа врз трговијата за време на антиката кон истражување на неговото влијание врз структурата на просторна сопственост денес.  **Прво**, трговијата меѓу земји е во голема мера обработена во рамките на мултинационални фирми, што покажува тесна врска помеѓу интензитетот на билатералната трговија и деловните врски.  **Второ**, воспоставувањето на меѓурегионални деловни врски е олеснето од мрежи кои помагаат да се надминат потенцијалните разлики во информации . Трговијата може да создаде такви мрежи и со тоа да ги намали овие разлики.  **Трето**, трговијата со римска тераса може да се гледа како мерка за интеграција во поопшта смисла. Варијацијата во големината на трговските текови може да определи разлики во интензитетот на културната размена, што резултира во намалена асиметрија на информации и затоа е варијација во билатералните одлуки за инвестиции. | |
| **Сократoви прашања (бр.3)** | |
| 1. Зошто можеме да ја опишеме Виа Францигена како посебен случај? 2. Која е разликата помеѓу јавен пат и локален пат? 3. Какви тип на пат беше патот Варангијан? | |
| **5 непознати поими** | |
| 1. Римски легии: Римска легија беше најголемата воена единица на римската војска; 2. Поплочен пат: пат со тврда, рамна површина од парчиња камен (поплочен со камења); 3. Византиски пат: Византискиот патен систем е природно продолжение на римскиот; 4. Среден век: Во историјата на Европа, средниот век или средновековниот период траел од 5-ти до 15-ти век. Започна со падот на Западната римска империја и се спои во ренесансата и ерата на откритија. 5. Феудализам: Феудализмот беше комбинација на правни, економски, воени и културни обичаи кои опстојуваа во средновековна Европа помеѓу 9 и 15 век. Широко дефиниран, тоа беше начин на структурирање на општеството околу односите што произлегоа од поседувањето земјиште во замена за услуга или работна сила. | |
| **Библиографија и понатамошни референци** | |
| * Von Hagen, Victor W. (1967), [*The Roads That Led to Rome*](https://archive.org/details/roadsthatledtoro00vonh)*,* The World Publishing Company, Cleveland and New York; * Roman Roads, [https://en.wikipedia.org/wiki/Roman\_roads#Other\_areas](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_roads" \l "Other_areas) * Roman Roads in Europe, <https://www.iter-romanum.eu/en> * The Beautiful Networks of Ancient Roman Roads, <https://www.atlasobscura.com/articles/the-beautiful-network-of-ancient-roman-roads>; * Roman Roads, Ancient History Encyclopedia, <https://www.ancient.eu/article/758/roman-roads/> * Roman Road System, <https://www.britannica.com/technology/Roman-road-system> * Bowman, Alan, and Wilson, Andrew. 2009. "Quantifying the Roman Economy: Integration, Growth, Decline". In Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems, edited by Alan Bowman and Andrew I. Wilson, 3–86. Oxford: Oxford University Press * Erdkamp, Paul. 2013. "The Food Supply of the Capital." In The Cambridge Companion to Ancient Rome, edited by Paul Erdkamp, 262–264. Cambridge University Press * Fitzpatrick, Andrew. 1985. "The Distribution of Dressel 1 Amphorae in Northwest Europe". Oxford Journal of Archaeology 4 (3): 305–340 * Flückiger, Matthias & Hornung, Erik & Larch, Mario & Ludwig, Markus & Mees, Allard. 2019. "Roman Transport Network Connectivity and Economic Integration". CESifo Working Paper Series 7740, CESifo * Reddé, Michel. 2018. "The Impact of the German Frontier on the Economic Development of the Countryside of Roman Gaul". Journal of Roman Archaeology 31: 131–160 * Mouratidis, Anastasios & Kehagia, Fotini. 2014. "On the Track of Road Evolution". Journal of Infrastructure Development. 6. 1-15. 10.1177/0974930614543047 * Tserkezis, Eleftherios. 2019. "Did the Byzantine Empire still use Roman roads?" web source: <https://www.quora.com/Did-the-Byzantine-Empire-still-use-Roman-roads> | |
| **Поврзан материјал** |  |
| **Поврзан PPT** |  |
| **Линк од референци** |  |