

**Petra
Jeršek**

Odsjek za
arheologiju, Filozofski
fakultet u Zagrebu

Ivana Lučića 3

10 000 Zagreb

pjersek@ffzg.hr

RANOSREDNJOVJEKOVNI LOKALITETI U KONTEKSTU ANTIČKO- SREDNJOVJEKOVNIH PROMETNICA – PRIMJER RAVNIH KOTARA¹

Rad tematizira pitanje kontinuiteta trasa rimskih prometnica u srednjem vijeku na temelju topografske analize kasnoantičkih i ranosrednjovjekovnih lokaliteta na pretežno ruralnom prostoru šireg zadarskog zaleđa, odnosno ravnokotarske regije. Predstavlja se osnovna rimska cestovna mreža, a potom razmještaj ranosrednjovjekovnih groblja i sakralne arhitekture u odnosu na rimska stambeno-gospodarska imanja, koja su uz naselja predstavljale okosnicu života u antici. Ovo je polazišna točka u daljnjoj raspravi o mogućnostima i mehanizmima nasljedovanja te prilagodbe rimskih cestovnih pravaca u ranosrednjovjekovnom kulturnom krajoliku gdje vrlo važan faktor predstavljaju i geografske značajke prostora. Obrasci koje je moguće razaznati, poput sakralnog kontinuiteta te pružanje ranosrednjovjekovnih groblja u pravilnim linijama, otkrivaju vrlo važne, ali svejedno samo parcijalne naznake kontinuiteta u cestovnim sustavima, u nadi da će se s vremenom ova saznanja, istraživanjima srednjovjekovnih naselja i samih fizičkih ostataka cesta, ipak moći barem djelomice upotpuniti.

Ključne riječi: topografija, rimske ceste, srednjovjekovne ceste, ranosrednjovjekovna groblja, ranokršćanske crkve, sjeverna Dalmacija

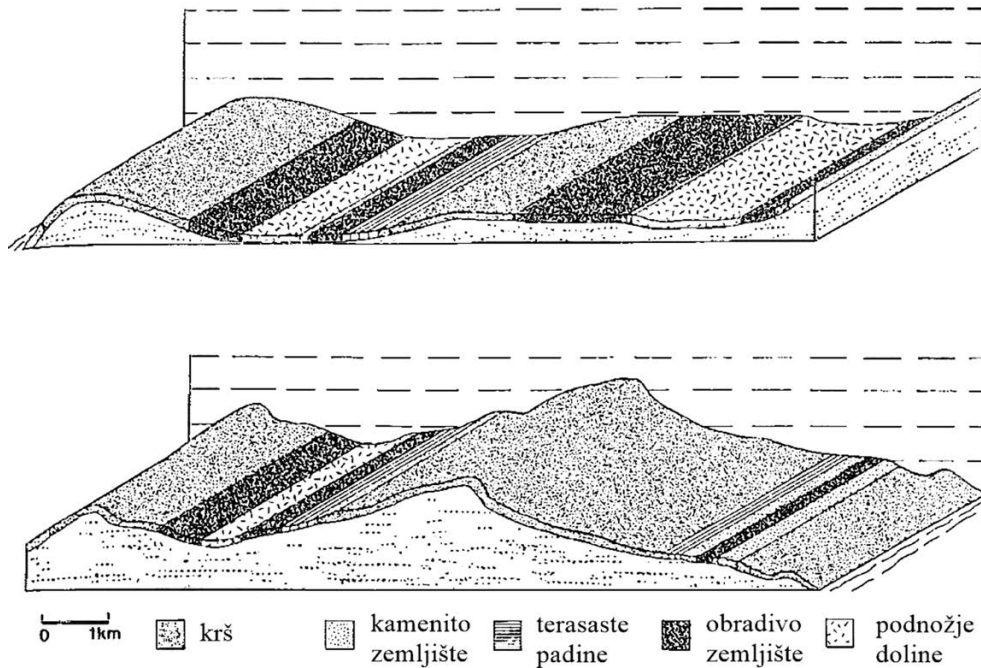
Uvod

Svaka rasprava o srednjovjekovnim cestovnim komunikacijama na tlu današnje Dalmacije nužno započinje i nadovezuje se na razmatranja trasa rimskih cesta. Gradnja ovih cesta, originalno u vojne svrhe, imala je dalekosežne posljedice na funkcioniranje i organizaciju prostora. Stoga razumijevanje cestovnih komunikacija uvelike doprinosi shvaćanju povijesnog krajolika i njegovu lakšem sagledavanju iz raznih aspekata. Na primjeru Ravni kotara kao jedne kompaktno regije koja je bila dio rimske provincije Dalmacije, i njihove (kasno)antičko-srednjovjekovne topografije vrlo se lako mogu nazreti određene zakonitosti koje pretpostavljaju postojanje prometnica koje su povezivale mnoga nalazišta.

Rimski cestovni sustav u Ravnim kotarima

Trase rimskih cestovnih komunikacija u najvećoj su mjeri iščitane iz itinera (Itinerarium Antonini Augusti, Tabula Peutingeriana), a tek djelomično prepoznate rekognosciranjem i terenskim istraživanjima. Ovdje valja istaknuti

¹ Prostor koji se obrađuje u radu obuhvaća tek jedan manji dio rimske provincije Dalmacije koji se nalazi između rijeke Zrmanje i Krke, odnosno prostor Ravni kotara.



Slika 1. Ritam izmjenjivanja dolina i grebena u Ravnim kotarima (Chapman *et al.* 1997: 25; prijevod P. Jeršek).

postignuća I. Bojanovskog koji je tematizirao rimske prometnice u provinciji Dalmaciji,² no koji nije detaljnije pisao o rimskoj cestogradnji na ovdje specifičanom prostoru (Bojanovski 1974). Tome se više posvetio Ž. Miletić (Miletić 1993a; Miletić 1993b; Miletić 2004). Nažalost, arheološki istraženih dionica i nema previše. U gradovima ceste su bile popločene kamenom (*viae silice stratae*) zbog gušćeg prometa, no izvan njih uglavnom se radilo o cestama sa šljunčanom površinom (*viae glarea stratae*) (Bojanovski 1974: 31; van Tilburg 2007: 16).³ Sasvim jasno, trasa ceste ovisila je o konfiguraciji terena, no nastojalo se odredišta povezati što izravnijim i prohodnijim putem (Bojanovski 1974: 28; Miletić 2010: 63–68). Iako je priobalni pojas Ravnih kotara nizak, karakterističnu vizualnu odrednicu ipak čini izmjenjivanje zelenih flišnih i vapnenačkih pojasa, odnosno plodnih ravničarskih i blago brežuljkastih zona koji se pružaju paralelno s jadranskom obalom (sl. 1) (Crkvenčić *et al.* 1974: 98; Chapman *et al.* 1997: 24–31; Blaće 2015: 23–25). Prema jugoistoku reljef postaje sve razvedeniji, no i ovdje su se rimske ceste držale ravničarskih zona (karta 1).

Skardona je bila regionalno prometno križište od velikog značaja te se preko nje Jader povezivao sa Salonom i Burnom (Čače 2007: 47). U zadarsko

2 Za osnovnu prometnu infrastrukturu rimske provincije Dalmacije, koja je povezivala Salonu s unutrašnjosti, zaslužan je carski namjesnik Publije Kornelije Dolabela (14. –20. g.). Ona će se s vremenom postati sve kompleksnija. Originalno su ceste imale primarno vojnu funkciju (*viae militares*), no s vremenom su postale tzv. javne ceste (*viae publicae*) (Bojanovski 1974: 16–19; Miletić 2010: 271–273). Osim javnih cesta, u Carstvu su postojale i ceste lokalnog značaja (*viae vicinales*) te privatne ceste (*viae privatae*). Detaljnije o vrstama cesta u Laurence 2002: 59–62.

3 Postojale su i utabane zemljane ceste (*viae terrenaes*). Izvedba ceste ovisila je o prometu i njejoj važnosti. Za više informacija van Tilburg 2007: 15–16.

Slika 2. Pogled na ostatke ceste *Asseria-Scardona* ispred crkve sv. Martina u Lepurima (Miletić 2004: 16, sl. 9).



zaleđe vodila je cesta od Babinduba, preko piste Zračne luke Zadar, potom sjeverno od Galovca i Prkosa, nešto južnije od Škabrnje prema Nedinu i Korlatu (Miletić 1993a: 64; Miletić 1993b: 130–131; Miletić 2004: 10–11). Odavde se spuštala prema Aseriji. Rekognosciranjem su prepoznati ostaci ceste nedaleko željezničkog mosta preko Kličevice, oko 3 km zapadno od Benkovca, a istražena je i dionica od 800 m koja se proteže od Bukovića prema Aseriji (Miletić 2004: 11–13). Drugi krak prolazio je uz istočnu obalu Vranskog jezera. Prilazilo mu se rutom Gorica, Tinj, Kakma i Vrana, a cesta je nastavljala uz Radašinovce, Kašić Banjevački, Stankovce i Velim. Odavde se usmjeravala prema Mor-

polači i Žažviću te dalje u smjeru sjevera prema Aseriji, i juga prema Skardoni (Miletić 1993b: 140–141; Čače 2008: 23).

Na sjever od Aserije vodio je pravac poznat iz pisanih izvora 13. do 15. stoljeća kao „*via magna*“ ili „*magna strata*“, a koji je u literaturi rastumačen kao srednjovjekovna inačica rimske ceste (Barada 1954: 492–493; Jakšić 1984: 325; Miletić 1993b: 131–132). On doseže Kulu Atlagić te nastavlja preko Korlata, prolazi između Biljana Gornjih i Donjih, Smilčića i Kašića Donjeg nakon čega pristiže u Islam Grčki i Latinski (Jakšić 1984: 327–344; Jakšić 2000: 89–169). Odredište ove srednjovjekovne ceste, a i rimske, bila je Enona, no točna dionica nije poznata.⁴ Kolotrazi koji upućuju na postojanje još jedne trase rimske ceste uočeni su na zapadnoj obali tjesnaca između Novigradskog i Karinskog mora, u smjeru Pridrage (Abramić & Colnago 1909: 13–14, 23–26). Trasa ceste koja je povezivala Enonu i Jader nije poznata, a nedostaju i materijalni ostaci na terenu. Ove prometnice se ukratko dotiče Ž. Miletić i trasira ju „od raskrižja današnje ceste za Nin i odvojka za Bokanjac u gotovo ravnoj liniji do Enone“ (Miletić 1993b: 130), gdje je s južne strane ulazio u municipij (Suić, Batović & Belošević 1968: 42, 45).

Aserija i Skardona bile su povezane preko Lepura Donjih, Bulića, Lišana Ostrovičkih te Ostrovice, trasom koja je prolazila nedaleko Varvarije, a otkuda se moglo i dalje na istok, prema Burnu. Potom nastavlja prema Piramatovcima, Ždrapnju i Vaćanima, a prilaz Skardoni prolazio je uz crkvu sv. Marka u Sonkoviću, Gračac i Skradinsko polje (Miletić 1993a: 66–68; Miletić 2004: 16–17). Izravnija i kraća trasa prema Skardoni je od Lepura Donjih nastavljala

⁴ Srednjovjekovne isprave jasno ukazuju na to: *strata magna ducit in Nonam* /1219. g. (CD III, 176–177), *magnam stratam de Nin tendente* /1249. g. (CD IV, 391–392).

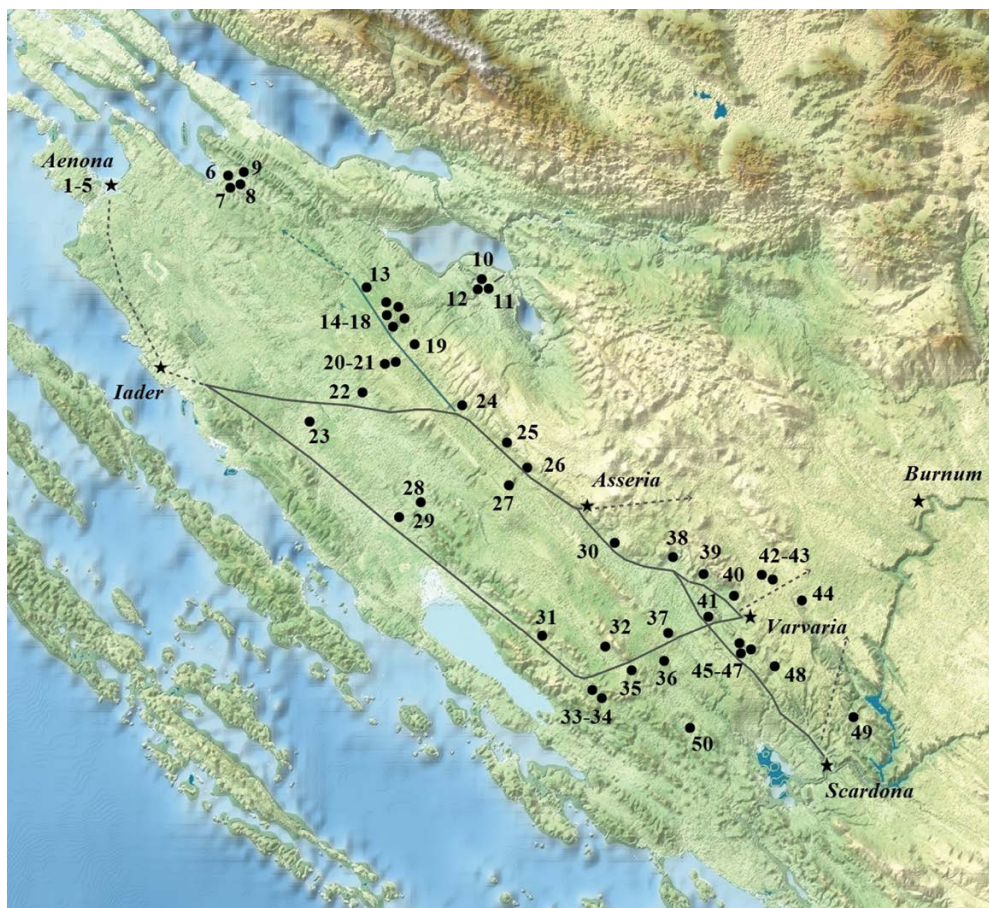
ravno prema Žažviću i Piramatovcima, i dalje gore opisanom rutom (Miletić 1993a: 68). U neposrednoj blizini ranokršćanske crkve sv. Martina u Lepurima Donjim još se uvijek nazire tipično rubno kamenje rimske ceste (Miletić 2004: 16) (sl. 2). Za poveznicu između Skardone i Burna pretpostavlja se da je prolazila preko Bratiškovaca i Smrdelja (Miletić 1993a: 70). U Skardoni, na položaju Maraguša istražena je dionica rimske ceste u dužini od 39 metara, a već su otprije poznati i miljokazi iz ulice fra Luje Maruna u Skradinu (Glavaš 2011: 169–172; Pedišić 2003: 49). Iz Burna, osim na jug prema Saloni (cesta *ad imum montem Ditionum Ulcirum*), moglo se na sjever do Senije (Senja) i dalje za Akvileju (Bojanovski 1974: 210; Miletić 2006: 126–129). Kroz brdske predjele Bukovice, koji se naziru odmah sjeveroistočno od Aserije, trase cesta zapravo su predodređene usjecima u kršu (Čače 2007: 50–51).

Mapiranje ranosrednjovjekovnih lokaliteta

Kao pomoć u rekonstrukciji ranosrednjovjekovnog krajolika u Ravnim kotarima može poslužiti topografska analiza poznatih arheoloških lokaliteta. Već pogledom na njihovo rasprostiranje uočavaju se određene zakonitosti pružanja. Najjasniji se uzorak razaznaje u slučaju brojnih ranosrednjovjekovnih groblja koja su raspoređena jedna za drugim, u pravilnim linijama, posebice u pravcu sjeverozapad-jugoistok (karta 1). I bez poznavanja trasa rimskih cesta ovo bi posredno upućivalo na postojanje neke vrste cestovne komunikacije u čijoj bi se relativnoj blizini nalazili ti lokaliteti. Ovu pravilnost u kontekstu nalaza karolinške provenijencije na ovom području⁵ istaknuo je A. Milošević (Milošević 2000a: 115–116), a nešto detaljnije razložio A. Jurčević. Potonji zaključuje da se ti lokaliteti nalaze na dominantnim pozicijama iznad rimskih cestovnih pravaca, ili pak ispod njih, a svakako uz važnija križanja zbog lakšeg nadziranja prometa (Jurčević 2011: 133, 137). Međutim, valja primijetiti da podudarnost lokacija ranosrednjovjekovnih groblja s pružanjem trasa rimskih cesta vrijedi općenito, ne samo za lokalitete s nalazima karolinške provenijencije.

Kada I. Bojanovski govori o nasljedovanju rimskih cestovnih ruta „s minimalnim devijacijama kroz čitav srednji vijek“ zaključuje da nije neobično što imamo mnogobrojna srednjovjekovna groblja uz njih (Bojanovski 1974: 35). Veliki broj toponima spomenutih u kontekstu pravaca rimskih cesta zapravo označava nalazišta s ranosrednjovjekovnim grobljem, pojedinačnim ukopima na neistraženim ili devastiranim pozicijama. Štoviše, prilikom iščitavanja trasa rimskih cesta zapravo iščitavamo pozicije groblja što je izrazito indikativno. Primjerice, uz rutu *Iader–Asseria* smješteno je groblje na Crkvini u Galovcu (Belošević 1997), devastirano groblje u Škabrnji (Bekić & Uglešić 2020) te lokaliteti u Korlatu (Jurić 2007). Trasu uz Vransko jezero prate groblja Radošinovci–Vinogradine, Stankovci–Klarića kuće, Velim–Velištak te Morpolača (Petrić 2009: 13, 21, 29–30, 60). Od Aserije na sjever pravolinijski se rasprostiru Biljane Donje–Trljuge i Begovača, Smilčić–Kulica te groblja u Kašiću Donjem

⁵ Radi se o lokalitetima Biljane Donje–Begovača, Bratiškovci, Kašić–Maklinovo brdo, Morpolača, Nin–Ždrijac, Ostrovica–Greblje, Podgrađe (*Asseria*).



Karta 1. Hipsometrijska karta Ravnih kotara s ucrtanim pravicima rimskih cesta te za ovu temu relevantnim antičkim i ranosrednjovjekovnim lokalitetima: 1-5 Nin-sv. Asel, sv. Križ, Banovac, Ždrijac, Materiza, 6 Jokina glavica, 7 Duševića glavica, 8 Matakova glavica, 9 Podvršje–Glavčine, 10 Pridraga–Mijovilovac (šesterolist), 11 Pridraga-sv. Martin, 12 Pridraga–Goričina, 13 Islam Grčki–Vlačine, 14-18 Kašić Donji–Maklinovo brdo, Razbojine, Glavčurak, Mastirine, Grede, 19 Smilčić–Kulica, 20-21 Biljane Donje–Pržine (Trljuge), Begovača, 22 Škabrnja, 23 Galovac–Crkvina, 24 Korlat, više položaja, 25 Kula Atlagić–sv. Petar, 26 Benkovac–Glogovac, 27 Šopot, 28 Polača–Bičina, 29 Kakma, šesterolist, 30 Lepuri, sv. Martin, 31 Radašinovci–Vinogradine, 32 Stankovci–Klarića kuće, 33-34 Kašić Banjevački–Grudine (*villa rustica*), Dražica–Podarica (ranokršćanska crkva), 35 Velim–Velištak, 36 Čista Velika–Paljevine, 37 Morpolača–Škorića kuće, 38 Lišane Ostrovičke–Nimci, 39 Ostrovica–Greblje, 40 Otrės–Crkvina, 41 Žažvić, 42-43 Đevrske–Ležajica glavica, Ardalića bašča; 44 Smrdelje–Debeljak, 45-47 Piramatovci–Vrt Ive Šakića, Vrbica, sv. Bartul (u literaturi češće kao Ždrapanj–sv. Bartul), 48 Vaćani–Laluše, 49 Dubravice– položaj uz crkvu Gospe Fatimske, 50 Gaćezezi–nepoznati položaj (© Elastic Terrain Map, izmjene P. Jeršek).

(Petrinec 2009: 13, 18-19, 42, 54, 75). Uz dionicu *Asseria–Scardona* nalaze se groblja u Lepurima Donjim (sv. Martin), Lišane Ostrovičke–Nimci, Ostrovica–Greblje, Piramatovci–Vrbica i Vrt Ive Šakića (Petrinec 2009: 21, 43-44, 58, 81) te Vaćani–Laluše i Grlo. Smrdelje i Bratiškovci smješteni su uz pretpostavljenu dionicu *Scardona–Burnum* (Petrinec 2009: 14, 32-33, 45, 94).

Uz ove pravce razmješten je i velik broj crkvi ranokršćanskog i srednjovjekovnog razdoblja (karta 1). U literaturi je prepoznata učestalost pozicioniranja srednjovjekovnih sakralnih objekata na onim (kasno)antičkim, poglavito

ranokršćanskih crkvi i rimskih stambeno-gospodarskih imanja (Migotti 1992: 230–231; Vežić 1996: 98, sl. 23; Marasović 2005).⁶ Mnoge su ranokršćanske crkve građene nad ostacima *villa rustica* ili u njihovoj neposrednoj blizini, a djelomice nastaju u okviru ruralnih naselja, *vicusa* (Uglešić 2002: 120; Uglešić 2006: 62).⁷ Preferirana lokacija *villa rustica* u Italiji, ali i općenito, jest u blizini važne cestovne komunikacije, no ne direktno na njoj.⁸ S njom se vrlo lako povezivala privatnom pristupnom cestom (Laurence 1999: 103–104; Laszlo Klemar & Zeman 2010: 150). Primjerice, crkva sv. Martina u Lepurima Donjim predromanička je adaptacija ranokršćanske crkve nastale na *villi rustici* (Milošević 2000a: 278). Predromanički šesterolist s Mastirina u Kašiću Donjem nalazi se na položaju ranije *ville rustice* (Milošević 2000a: 266), dok na periferiji *ville rustice* ili *vicusa*, nastaje i ranokršćanska crkva u Galovcu koja ostaje u funkciji u srednjem vijeku (Belošević 1997: 301–310). U okolišu ovih crkvi istražena su ranosrednjovjekovna groblja. U arealu *ville rustice* gradi se šesterolist u Pidrasi, dok je ranija, ranokršćanska crkva sagrađena tristotinjak metara južnije (Uglešić 2002: 52–56). Na predjelu kasnoantičke *ville rustice* u Otresu nastala je predromanička i romanička crkva (Zekan 1986: 32; Alajbeg *et al.* 2019). U Ždrapnju, točnije katarski Piramatovcima, nedaleko crkve sv. Bartula gdje je pronađen kameni ulomak sa spomenom župana Prištine i kneza Branimira, nalazi se ranokršćanska crkva poveziva s ostacima *ville rustice* (Krnčević 1997: 97–98; Uglešić 2006: 20–21).⁹ Kao ranosrednjovjekovna preinaka ranokršćanske crkve prepoznata je i žažvička bazilika (Burić 1985: 167–168). Romanička crkva sv. Jeronima (sv. Jere) u Korlatu nastala je na poziciji rimskog gospodarskog objekta (Jurić 2007: 270). Šesterolisti u Škabrnji (sv. Juraj, danas sv. Marija u Ambaru) i Kakmi također su u blizini ranije opisanih trasa rimskih cesta. Veća koncentracija lokaliteta uočljiva je u široj okolini Bribira što ga izdvaja kao dominantnu točku okupljanja,¹⁰ dok je većina preostalih lokaliteta razmještena u dvije paralelne zone koje odgovaraju rasprostiranju obradivih površina (Kalogjera 1987: 45).¹¹

6 B. Migotti upozorava i na nalaze koji upućuju na antički sakralno-kulturni prostor u sklopu stambeno-gospodarske arhitekture, primjerice u Galovcu, Mastirinama u Kašiću, Mijovilovcu u Pidrasi (Migotti 1992: 227–228).

7 Stanje istraživanja ove vrste lokaliteta otežava njihovo razlikovanje, odnosno nije uvijek sa sigurnošću moguće razaznati je li riječ o naselju ili stambeno-gospodarskom imanju (Uglešić 2002: 120; Uglešić 2006: 62).

8 Primjerice, takva zdanja nalazila su se u okolini Aserije. Za ostatke arhitekture na položaju Glogovac u Benkovcu pretpostavlja se da pripadaju jednoj od *villa rustica* u okolini Benkovca (Gušćević 1987: 83–84).

9 Na položaju Klapčevac u Piramatovcima registrirana je devastirana kasnoantička nekropola koju je prema nalazima moguće smjestiti u 4. stoljeće (Pedišić 1990: 180).

10 Za detaljnu analizu lokaliteta kao lokalnog središta od antike do srednjeg vijeka v. Laszlo Klemar & Zeman 2010. Također, novija istraživanja pokazuju da rotundu ispod crkve sv. Joakima i Ane valja smjestiti u kasnoantičko razdoblje te da nije riječ o ranosrednjovjekovnoj građevini kao što se to ranije smatralo. Tada se samo oprema novim crkvenim namještajem (Milošević & Uroda 2019: 37–39).

11 Ovdje se misli na zonu na potezu Stankovci–Pristeg–Ceranje–Polača–Nadinsko blato te na potezu Ostrovica–Vukšić–Lepuri Donji–Benkovac–Smilčić–Islam Grčki.

Iako na temelju dostupnih informacija nije moguće determinirati stupanj devijacije od trasa rimskih cesta, čini se da on ne bi trebao biti velik. Naposljetku, valja razmotriti koliku su opasnost predstavljale trase rimskih cesta. Premda su njima napredovali Ostrogoti i Slaveni (Rapanić 1987: 61) te su u ta nesigurna vremena predstavljale određenu opasnost pred kojom se stanovništvo željelo skloniti, razmještaj ranosrednjovjekovnih lokaliteta sugerira nam da nakon konsolidiranja stanja ovi cestovni pravci nisu izbjegavani, tj. uz njih se nije prestalo živjeti što upućuje da bi svakako i dalje trebali imati određenu važnost. Valja napomenuti da to ne znači da nisu postojale uobičajene opasnosti na putovanjima koje su uostalom postojale i u rimsko doba (razbojnici i sl.), zbog kojih se putovalo danju i nikako ne samostalno (Bojanovski 1974: 29–30; Čoralić 1997: 87–88; Milotić 2010: 155–158).

Ceste u dokumentima razvijenog i kasnog srednjeg vijeka

Pisane isprave razvijenog i kasnog srednjeg vijeka ponekad donose određene, prvenstveno šture informacije o cestama,¹² a jedna od njih je već ranije spomenuta *via magna vocata cesta tendens per Lukam* (Islam Latinski–Kula Atlagić).¹³ Ceste se u tim dokumentima spominju najčešće u kontekstu popisivanja posjeda kojem je potrebno pobliže odrediti granice. Stoga cesta kao poprilično prepoznatljiv marker u okolišu predstavlja jednu od determinanti koje označavaju među te se kao takva, nažalost, ne opisuje detaljnije. Primjerice „*via antiqua*“ prolazila je kod Škabrnje (*Camenani*, Kamenjani), a kao takva navodi se 1166. godine prilikom popisivanja darovanih zemalja u Kamenjanima (CD II, 107, 101.).¹⁴ Zatim, 1187. godine navodi se „velika cesta“ (*via granda*) koju Slaveni zovu „kolnik“, a koja prolazi u blizini stijene zvane „Cauca“, te ravni put koji ide prema „Blatu“ (CD II, 211, 201.).¹⁵ Ovakva formulacija upućuje na specifičan, prepoznatljiv izgled ceste, poveziv s rimskom cestogradnjom, te J. Lučića navodi na zaključak da „Hrvati preuzimaju stare trase puteva“ (Lučić 1987: 102). U prostornoj orijentaciji pomaže toponim „Cauca“, poveziv s naseljem Kakma (Skok 1954: 50). Moguće je da se *via granda* odnosi na staru rimsku cestu koja je prolazila istočnom obalom Vranskog jezera u smjeru Zadra. Cesta prema „Blatu“ spominje se i u dokumentu iz 14. st., zajedno s cestom koja prolazi „*inter uillam Tyni et uestram uillam*“ (CD XIV, 136). Iz konteksta¹⁶ moguće

12 U poglavlju se detaljnije razrađuju izvori koji spominju ceste, a koje izdvaja Lučić 1987: 102).

13 O rasporedu i ubikaciji srednjovjekovnih sela uz ovu cestu Jakšić 1984; Jakšić 2000: 89–169, 171 (karta). Cesta se u ovoj formulaciji navodi 1324. godine, a prolazila je Lukom, srednjovjekovnom županijom (CD IX, 219).

14 „...*in occidentali vero parte via antique cum terminis sibi inpositis terminates*“. O ubiciranju Kamenjana piše Jakšić (1987).

15 „...*quoddam territorium a quadam maceria, que Cauca dicitur, usque ad viam grandem versus occidentem, que sclauice Colnicus dicitus, et ab inde recto tramite deorsum versus usque ad Blatum*“.

16 Dokument nema datuma, a predstavlja bilješku o zemlji templara koji su posjedovali utvrdu Tinj.

je zaključiti da se radi o Tinju, odmah sjeverno od Kakme. Radi li se ovdje o istoj prometnici doista je teško reći, tim više što su spomenute s odmakom od dvjestotinjak godina. Niti za jednu cestu nije naznačena daljnja ruta koja bi nam olakšala interpretaciju, no obje prolaze naseljima koja su bila međusobno povezana u antici, a prema topografiji, i u ranom srednjem vijeku. Kao jedan međaš zemljišta u „Brdima“, inače pod ingerencijom samostana sv. Marije u Zadru, 1199. godine zapisana je javna cesta koja vodi u Nin (*via publica, que vadit Nonam*), odnosno „stara cesta“ (*via antiqua*) (CD II, 318–319, 299.). Zanimljiv je i spomen „starih vila“, dviju *villa antiqua*, koje također ograđuju ove samostanske zemlje. Toponim „Brda“ trenutno nije moguće ubicirati.¹⁷ Godine 1389. spominje se cesta prema Posedarju („*via publica, per quam itur Possedarium*“) (CD XVII, 232). Način na koji se prometnice imenuju također može dati vrijedne informacije. Tako *via magna* označava magistralnu cestu, cestu većeg značaja, dok *via publica* označava javni karakter ceste (Čoralić 1997: 51; Szilágyi 2014: 86). Premda *via antiqua* i slični termini koji govore o starosti ceste potencijalno mogu upućivati na rimske ceste, to ne mora nužno biti tako budući da se radi o relativnoj starosti iz perspektive promatrača (Szilágyi 2014: 185).

Kontinuitet korištenja – na koji način?

Pitanje nasljedovanja pravaca rimskih cestovnih komunikacija na području provincije Dalmacije pitanje je koje se s vremena na vrijeme pojavljivalo u domaćoj arheološkoj literaturi, a na koje su se donosili općeniti zaključci. I. Bojanovski smatrao je da je „srednji vijek koristio uglavnom ostatke antičkih komunikacija“ (Bojanovski 1974: 35). N. Jakšić ističe da „nema dovoljno izvornih podataka na temelju kojih bismo mogli precizno odrediti pravce prometnica srednjovjekovnih žitelja Hrvatske“, međutim „nema sumnje da su se mnoge srednjovjekovne komunikacije koristile svojim antičkim prethodnicama“ (Jakšić 1984: 325). Da su se neki rimski putevi prestali koristiti mišljenja je J. Lučić, no „po Ravnim kotarima u srednjem vijeku isprepleću se i lokalni putevi koji povezuju naselja i posjede; oni su redovito naslijeđeni od antike – ali ima i novih“ (Lučić 1987: 102). Isto tako, funkcioniranje Bribira u ranom srednjem vijeku povezivano je s njegovim položajem uz rimske prometnice i puteve „koji su barem dijelom funkcionirali“ (Laszlo Klemar & Zeman 2010: 159).

Stanje očuvanosti i uporabljivost rimskih cesta stoljećima nakon prestanka redovite brige o njima doista jest upitno i teško provjerljivo. Ovisilo je o tipu ceste i korištenim materijalima. Pa iako je s vremenom infrastruktura sve više propadala zbog nedostatka sustavnog održavanja, i dalje se radi o iznimno povoljnim trasama koje su se uz određenu prilagodbu mogle nastaviti koristiti. Rimljani su primjerice bili vrlo pragmatični po ovom pitanju te su, ukoliko je to bilo moguće, zadržavali pogodne trase koje su zatekli na ovom prostoru (Bojanovski 1974: 28). Nasip ceste s vremenom se počeo rasipati, vezivna sredstva na šljunčanim cestama postupno su propadala (Szilágyi 2014: 77–78), no stanje

¹⁷ O problematici lociranja toponima „Brda“ i raspravama u historiografiji na temu ovog zemljišta (Ančić 2020: 47–50).

se moglo razlikovati od dionice do dionice.¹⁸ Naravno, istrošena površina ceste nije bila najpogodnija za putovanje, no uvijek se moglo putovati pored nje ili u njenoj neposrednoj blizini te bi se tako stvarao zemljani put. Naime, srednjovjekovne ceste nisu imale umjetno izgrađenu podlogu kao rimske, nego su nastajale redovitom uporabom. Iz praktičnih razloga, odnosno propadanja važne infrastrukture poput mostova moglo je doći do određenih razlika u rutama (Szilágyi 2014: 78). Zavisno o lokalnim uvjetima i mogućnostima, neki drugi alternativni pravac mogao je biti pogodniji,¹⁹ no te „preinake (...) mi danas nismo u stanju uočiti“ (Jakšić 1984: 325). Rimska cesta koja se nastavlja koristiti i dalje, naposljetku završi kao seoski put (Bojanovski 1974: 35). S druge pak strane, nove srednjovjekovne ceste sigurno su postojale unatoč tome što se glavna lokaliteta nalazi u blizini trasa rimskih cesta. Općenito, ako je bilo potrebe za time, lokalne srednjovjekovne komunikacije nisu se ustručavale zalaziti na brda te se razvijalo više alternativnih pravaca koji bi se koristili zavisno o trenutnim okolnostima (Szilágyi 2014: 81–82; Hindle 2016: 34, 43).

No, kako detektirati srednjovjekovne ceste u okolišu? Jasnu prepreku predstavlja način njihova formiranja koji nije podrazumijevao namjerne intervencije u okolišu. Ukoliko dolazi do nastavka korištenja srednjovjekovnih cesti velika je vjerojatnost da to traje do današnjih dana, što bi značilo da se barem poneka srednjovjekovna cesta skriva ispod suvremenih asfaltiranih prometnica (Hindle 2016: 35, 43). Napušteni srednjovjekovni putevi, zavisno o podneblju, mogu se prepoznati kao utonule staze U ili V presjeka, s više ili manje isturenim, strmim stranama. Ipak, potvrda starosti dolazi topografskom analizom, tj. razmještajem srednjovjekovnih lokaliteta u blizini te tumačenjem pisanih i kartografskih izvora (Aston 1985: 141; Szilágyi 2014: 36–39; Hindle 2016: 43–44). Tako se može utvrditi i koje rimske ceste, odnosno trase kojih rimskih cesta se nastavljaju koristiti dalje (Hindle 2016: 35). Nadalje, zračna i geofizička prospekcija te LiDAR tehnologija također mogu dati značajne rezultate pa možda buduća istraživanja daju nove uvide.

Zaključak

Iako srednjovjekovne ceste na prostoru Ravnih kotara, a i šire, još uvijek u mnogim aspektima predstavljaju nepoznanicu i o njima se može govoriti samo načelno, topografskom analizom ranosrednjovjekovnih lokaliteta doista je moguće utvrditi jasne obrasce koji odgovaraju pružanju rimskih cesta. One su prolazile terenom koji je ujedno i najpogodniji za naseljavanje što je bio

18 Primjerice, radovi na održavanju *via Appia* u Italiji tiču se pojedinačnih dionica na kojima su izvedeni određeni zahvati, koji na miljokazima nisu uvijek bilježeni kao obnova popločenja (Laurence 1999: 66).

19 M. Szilágyi kao vrlo dobar primjer, doduše u Panoniji, ističe promjene koje su se dogodile na Jantarnom putu pri prijelazu rijeke Mure. Naime, rimska cesta prelazila je Muru kod Halikana (najvjerojatnije Sv. Martin na Muri), a srednjovjekovna zapadnije kod Bad Radkersburga, kako bi se izbjegao močvarni meandrirajući dio rijeke Mure (Szilágyi 2014: 82). S druge strane, ako izostavimo Zrmanju i Krku, koje omeđuju Ravne kotare, na ovim prostorima i nema većih rijeka, samo potoka.

važan faktor u narednim stoljećima kada su predstavljale važnu okosnicu oko koje se organizirao život ljudi. Jasno, naselja na novim pozicijama zahtijevala bi pojavu novih puteva, no njihovo nepoznavanje negativno utječe na dokazivanje u kojoj su mjeri ta naselja zahtijevala novu, a u kojoj samo nadopunu cestovne mreže. Iz tog razloga konačni zaključak morat će pričekati iako je poprilično izvjesno da su se ranosrednjovjekovna naselja nalazila u relativnoj blizini groblja i crkvi koje koriste, a za koje se može reći da dovoljno jasno prate pružanje rimskih cesta, na koji god način se one koristile. Stoga se, čak i sada, ne može reći da trase rimskih cesta u srednjem vijeku u potpunosti gube svoju svrhu. U konačnici, prostor evidentno nastavlja funkcionirati na više-manje sličan način²⁰ pa ne začuđuje da se osnovni pravci rimskih cesta zadržavaju, naravno uz eventualne prilagodbe koje tek treba utvrditi.

20 Možda najzamjetnija razlika jest gubitak na važnosti nekih antičkih središta u zadarskom zaleđu, što je vidljivo na primjeru Aserije (Laszlo Klemar & Zeman 2010: 154). Ipak, s različitih položaja koje danas nije moguće ubicirati potječe više metalnih predmeta, prvenstveno nakita, iz srednjovjekovnih grobova. Njih je prema ovim nalazima moguće smjestiti između 9. i 11. stoljeća (Petrinec 2009: 34, 93, T. 293, T. 294) što sugerira da Aserija nije zamrla u potpunosti.

KRATICE

CD II

T. Smičiklas (ed.), *Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije = Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, sv. 2 – listine XII. Stoljeća (1101–1200)*, Zagreb, 1904.

CD III

T. Smičiklas (ed.), *Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije = Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, sv. 3 – listine godina 1201–1235*, Zagreb, 1905.

CD IV

T. Smičiklas (ed.), *Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije = Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, sv. 4 – listine godina 1236–1255*, Zagreb, 1906.

CD IX

T. Smičiklas (ed.), *Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije = Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, sv. 9 – listine godina 1321–1331*, Zagreb, 1911.

CD XIV

T. Smičiklas & M. Kostrenčić (eds.), *Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije = Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, sv. 14 – listine godina 1367–1373*, Zagreb, 1916.

CD XVII

T. Smičiklas & S. Gunjača (eds.), *Diplomatički zbornik Kraljevine Hrvatske, Dalmacije i Slavonije = Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae, sv. 17 – listine godina 1386–1394*, Zagreb, 1981.

LITERATURA

Abramić & Colnago 1909

M. Abramić & A. Colnago, "Untersuchungen in Norddalmatien", *Jahreshefte des Österreichischen archäologischen Institutes in Wien* 12, Wien, 1909, 13–112.

Alajbeg et al. 2019

A. Alajbeg, P. Dresler, M. Prišćáková & M. Vágner, "Arheološka istraživanja na Otresu 2017. i 2018. godine", *Starohrvatska prosvjeta* 46, 3. s., Split, 2019, 189–204.

Ančić 2020

M. Ančić, "Opatica Čika i kralj Petar Krešimir IV.: Bizant u susretu s Hrvatskim Kraljevstvom", in: P. Vežić & I. Josipović (eds.), *Abbatissa ingenuitate precipua: zbornik radova sa znanstvenog kolokvija „950. obljetnica Samostana benediktinki Sv. Marije u Zadru (1066.–2016.)"*, Zadar, 2020, 13–51.

Aston 1984

M. Aston, *Interpreting the Landscape: Landscape Archaeology and Local History*, London & New York, 1985.

Barada 1954

M. Barada, "Lapčani", *Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti* 300, Zagreb, 1954, 473–535.

Bekić & Uglešić 2020

L. Bekić & A. Uglešić, "Nalaz ranokarolinškog mača iz Škabrnje", *Starohrvatska prosvjeta* 47, 3. s., Split, 2020, 231–250.

Belošević 1997

J. Belošević, "Osvrt na konačne ishode istraživanja položaja Crkvine u selu Galovcu kod Zadra", *Diadora* 18–19, Zadar, 1997, 301–333.

Blaće 2015

A. Blaće, *Razvoj i suvremena preobrazba krajolika Ravnih kotara* (neobjavljena doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet / unpublished PhD thesis, University of Zagreb, Faculty of Science), Zagreb, 2015.

Bojanovski 1974

I. Bojanovski, *Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji*, Sarajevo, 1974.

Burić 1985

T. Burić, "Kameni namještaj bazilike u Žažviću", *Starohrvatska prosvjeta* 15, 3. s., Split, 1985, 165–181.

Chapman *et al.* 1996

J. Chapman, R. Shiel & Š. Batović, *The changing face of Dalmatia, archaeological and ecological studies in a Mediterranean landscape*, London, 1996.

Crkvenčić *et al.* 1974

I. Crkvenčić, M. Friganović, R. Pavić, V. Rogić & M. Sić, *Geografija SR Hrvatske: Južno Hrvatsko primorje*, sv. 6, Školska knjiga, 1974.

Čače 2007

S. Čače, "Aserija i njezino zaleđe: Bukovica, Zrmanja, južni Velebit", *Asseria* 5, Zadar, 2007, 39–81.

Čače 2008

S. Čače, "Aserija, rimske ceste i Plinijevi podatci", *Asseria* 6, Zadar, 2008, 11–27.

Čoralić 1997

L. Čoralić, *Put, putnici, putovanja: ceste i putovi u srednjovjekovnim hrvatskim zemljama*, Zagreb, 1997.

Glavaš 2011

I. Glavaš, "Rimske ceste oko Skardone u svjetlu novih nalaza", *Vjesnik za arheologiju i povijest dalmatinsku* 104, Split, 2011, 167–180.

Gluščević 1987

S. Gluščević, "Benkovac / Glogovac", *Arheološki pregled* 27 (1986), Ljubljana, 1987, 83–84.

Hindle 2016

P. Hindle, "Sources for the English medieval road system", in: V. Allen & R. Evans (eds.), *Roadworks: Medieval Britain, medieval roads*, Manchester, 2016, 33–49.

Jakšić 1984

N. Jakšić, "Topografija pravca via Magna cesta vocata tendens per Lucam", *Starohrvatska prosvjeta* 14, 3. s., Split, 1984, 325–346.

Jakšić 1987

N. Jakšić, "Srednjovjekovne Kamenjane s crkvama sv. Jurja i sv. Luke", *Starohrvatska prosvjeta* 17, 3. s., Split, 1987, 111–130.

Jakšić 2000

N. Jakšić, *Hrvatski srednjovjekovni krajobrazi*, Split, 2000.

Jurčević 2011

A. Jurčević, "Nalazi ranokarolinškog oružja i konjaničke opreme u doba formiranja Hrvatske Kneževine", *Starohrvatska prosvjeta* 38, 3. s., Split, 2011, 111–147.

Jurić 2007

R. Jurić, "Istraživanje srednjovjekovnih nalazišta u Korlatu kod Benkovca", *Starohrvatska prosvjeta* 34, 3. s., Split, 2007, 267–280.

Kalogjera 1987

A. Kalogjera, "Prirodnogeografska osnova i stanovništvo benkovačke mikroregije", in: J. Medini, I. Petricioli & M. Pekić (eds.), *Benkovački kraj kroz vjekove: zbornik 1*, Benkovac, 1987, 37–55.

Krnčević 1997

Ž. Krnčević, "Zaštitno arheološko istraživanje kod crkvice sv. Bartula u Piramatovcima", *Obavijesti Hrvatskog arheološkog društva* 29/3, Zagreb, 1997, 97–100.

Laszlo Klemar & Zeman 2010

K. Laszlo Klemar & M. Zeman, "Naselja i organizacija prostora na srednjem istočnom Jadranu od antike do ranoga srednjeg vijeka-pitanje kontinuiteta (Bribir, Donje šibensko polje)", in: T. Šeparović, N. Uroda & M. Zekan (eds.), *Stjepan Gunjača i hrvatska srednjovjekovna povijesno-arheološka baština 1: zbornik radova sa Znanstvenog skupa "Stjepan Gunjača i hrvatska srednjovjekovna povijesno-arheološka baština"*, Split, 2010, 147–165.

Laurence 2002

R. Laurence, *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change*, London & New York, 2002.

Lučić 1987

J. Lučić, "O vezama Ravnih kotara s prekovlebitskim područjem u srednjem vijeku", in: J. Medini, I. Petricioli & M. Pekić (eds.), *Benkovački kraj kroz vjekove: zbornik 1*, Benkovac, 1987, 101–112.

Marasović 2005

T. Marasović, "Ranosrednjovjekovne preinake antičkih građevina u Dalmaciji", *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji* 39, Split, 2005, 61–88.

Migotti 1992

B. Migotti, "Antičko-srednjovjekovni sakralni kontinuitet na području Dalmacije", *Opuscula archaeologica* 16, Zagreb, 1992, 225–249.

Miletić 1993a

Ž. Miletić, "Rimska cestovna mreža između Arauzone i Tragurija", *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru* 31(18), Zadar, 1993, 63–88.

Miletić 1993b

Ž. Miletić, "Rimske ceste između Jadera, Burnuma i Salone", *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru* 32 (19), Zadar, 1993, 117–150.

Miletić 2004

Ž. Miletić, "O rimskim cestama na aserijatskom području", *Asseria* 2, Zadar, 2004, 7–21.

Miletić 2006

Ž. Miletić, "Roman Roads along the Eastern Coast: State of Research", in: S. Čače, A. Kurilić & F. Tassaux (eds.), *Les routes de l'Adriatique antique: géographie et économie = Putovi antičkog Jadrana : geografija i gospodarstvo*, Bordeaux & Zadar, 2006, 125–136.

Milotić 2010

I. Milotić, *Rimska cestovna baština na tlu Hrvatske*, Zagreb, 2010.

Milošević 2000

A. Milošević, "Karolinški utjecaji u Hrvatskoj kneževini u svjetlu arheoloških nalaza", in: A. Milošević (ed.), *Hrvati i Karolinzi, I*, Split, 2000, 106–139.

Milošević 2000a

A. Milošević (ed.): *Hrvati i Karolinzi, II*, Split, 2000.

Milošević & Uroda 2019

A. Milošević & N. Uroda, "Arheološka slika Bribira", in: M. Brstilo Rešetar & K. Gotić (eds.), *Varvaria/Breberium/Bribir: razotkrivanje slojeva = historical layers revealed* (katalog izložbe / exhibition catalogue), Zagreb, 2019, 24–53.

Pedišić 1990

I. Pedišić, "Piramatovci / Klapčevac", *Arheološki pregled* 29 (1988), Ljubljana, 1990, 180.

Pedišić 2003

I. Pedišić, "Arheološka istraživanja rimske ceste na položaju Maraguša kod Skradina", *Obavijesti Hrvatskog arheološkog društva* 35/2, Zagreb, 2003, 49–52.

Petrinec 2009

M. Petrinec, *Groblja od 8. do 11. stoljeća na području ranosrednjovjekovne hrvatske države*, Split 2009.

Rapanić 1987

Ž. Rapanić, *Predromaničko doba u Dalmaciji*, Split, 1987.

Skok 1954

P. Skok, "Postanak hrvatskog Zadra", *Radovi Instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zadru* 1, Zadar, 1954, 37–68.

Suić, Batović & Belošević 1968

M. Suić, Š. Batović & J. Belošević, *Nin: problemi arheoloških istraživanja*, Zadar, 1968.

Szilágyi 2014

M. Szilágyi, *On the Road: The History and Archaeology of Medieval Communication Networks in East-Central Europe*, Budapest, 2014.

Uglešić 2002

A. Uglešić, *Ranokršćanska arhitektura na području današnje Zadarske nadbiskupije*, Zadar, 2002.

Uglešić 2006

A. Uglešić, *Ranokršćanska arhitektura na području današnje Šibenske biskupije*, Zadar, 2006.

van Tilburg 2007

C. van Tilburg, *Traffic and Congestion in the Roman Empire*, London & New York, 2007.

Vežić 1996

P. Vežić, "Ninska crkva u ranom srednjem vijeku – problem kontinuiteta i rezultati arheoloških istraživanja", in: M. Jurković & T. Lukšić (eds.), *Starohrvatska spomenička baština. Rađanje prvog hrvatskog kulturnog pejzaža: zbornik radova znanstvenog skupa održanog 6–8. listopada 1992.*, Zagreb, 1996, 87–99.

Zekan 1986

M. Zekan, "Otres kod Bribira (nastavak revizijskog istraživanja)", *Obavijesti Hrvatskog arheološkog društva* 18/1, Zagreb, 1986, 31–32.