

## ROMA YOLLARININ TARİHİ

“Mille viae ducunt homines per saecula Romam”

Abdullah Şahin\*

### Özet

Roma, kuruluşundan Etrüsklerin hâkimiyetine kadar olan sürede, kulübelerden oluşan küçük bir köy hüviyetindeydi. Roma Etrüskler tarafından fethedildikten sonra bölgede önemli bir güç haline geldi. Roma üzerinde Etrüsklerin etkisi muazzamdı. Bu etki ile Roma hem Etrüsk hâkimiyetinden kurtulmuş hem de kısa sürede gelişerek MÖ. 3. yüzyılın ilk yarısında yarımada hâkim olmuştu. Roma'nın bu başarısını varisi olduğu Etrüsk mirasında aramak yerinde olacaktır. Roma'ya miras kalanların en önemlilerinden biri de yol inşasındaki teknolojidir. Bölge Etrüsklere kadar taş döşeli yolların inşasını bilmiyordu. Roma, Etrüskler tarafından hem dinî hem de iktisadî konularda merkez haline getirilmişti. Etrüsklerden sonra dahi Roma bu üstünlüğünü korumuştur. Roma bu üstünlüğünü bölge halkı üzerinde bir otorite olarak kullanmış ve kolonilerle gelişmişti. Hem işgal ettiği yerleri hem de kolonilerini koruyabilmek için merkezî gücün buralara aktarılması gerekiyordu. Bu ihtiyacı Etrüsklerden aldıkları yol inşa teknolojisi ile karşıladılar. Yolların inşası ile birlikte Roma içte ve sınırlarında aleyhine gelişen olaylara müdahale edebilir bir devlet haline dönüştü. Roma cumhuriyet döneminde gelişimini Etrüsk mirası üzerine kurarken, cumhuriyetten imparatorluğa olan değişim sürecini ise Pers İmparatorluğu'nun mirası üzerine kurmuştur. Augustus döneminde Roma imparatorluk olmuştur. Augustus ise ilk imparator olmuştur

**Anahtar Kelimeler:** Etrüskler, Roma, Kartaca, Pers İmparatorluğu, Yol, Augustus

### Giriş

Tarih boyunca her devlet yapı yayılcı bir siyaset benimsemiş ve gücü elinde tutmak için mücadele etmiştir. Bu hedeflerin sağlanmasında, elbette, askerî üstünlük önceliklidir ama bunun kadar önemli olan bir saha daha vardır ki o da ulaşım. Hızlı istihbarat temini, orduların daha hızlı sevk ve idaresi, cephe gerisinde iaşenin ve takviye birliklerin temini; ticaretin güvenli olması, devlet müesseseleri arasındaki muhaberenin daha hızlı ve güvenli yürütülmesi için en önemli etken sağlam bir yol ağıdır. Teşkilatlı ve sistemli yol ağına sahip olan devletler, rakiplerine karşı büyük oranda üstünlük sağlamaktadır. Tarihte, pek çok şeyde olduğu gibi sistemli yol inşasının da Sümerlerden başlatabiliriz. Eskiçağda, Sümer Şehir Devletleri'nden (MÖ. 4000- 2000) başlayarak gelişen yol sistemleri, Akkad Empire (MÖ. 2350- 2150) Babil İmparatorluğu<sup>1</sup> (MÖ. 1894- 539) ve Asur İmparatorluğu'nun (MÖ. 2000- 612) yayılcı siyaseti ile ilerleme kaydetmiştir<sup>2</sup>. 1. Darius döneminde imparatorluğa hizmet edecek şekilde yeniden düzenlenmiş olan *Kral Yolu*<sup>3</sup> (*Sus Sardes arası*) ile Hitit Devleti'nin ve ardılarının Anadolu'da bırakmış olduğu yerel yol ağını birleştiren Pers İmparatorluğu'nun (MÖ. 550- 330) Anadolu'nun Batısından İndus Nehri'ne, Gaspia'dan Hint Okyanusu'na kadar çok büyük bir coğrafyaya hâkim olmasıyla doruk noktasına ulaşmıştır: “1. Darius, uçsuz bucaksız imparatorluğu kontrol

\*Yıldırım Beyazıt Üniv, Yüksek lisans Öğr. abdullahsahinn13@gmail.com

<sup>1</sup> Yılmaz Öztuna, “ İmparatorluk”, *Büyük Tarih Ansiklopedisi*, Ankara 1992, c. I, s. 304

<sup>2</sup> Herbert Reinhold Jacobson, *A History of Roads from Ancient Times to The Motor Age*, Atlanta 1940, ss. 24- 82

<sup>3</sup> Herodotos, V. 52-55

*edebilmek için mühendislerine hem başkentleri diğer büyük şehirlerle birbirine bağlayacak hem de merkezî hükümete bağlı posta servisi ağını daha hızlı ve güvenli bir hâle getirecek yol ağı inşası için emir verdi*"<sup>4</sup>. Bu yol ağı imparatorluğun daha kolay bir şekilde yönetilmesi imkânını vermiştir. Persler Anadolu'da da değişimin mimarı olmuştur. Pers İmparatorluğu, kendinden önceki devletlerin mirasçısı olmuş ve Anadolu'ya da bu mirası taşımıştır<sup>5</sup>. Pers İmparatorluğu'nun inkırazından sonra, Roma İmparatorluğuna kadar bu coğrafya, farklılıkları bir araya getirebilecek kudrette bir teşkilatlanmayla karşılaşmadı. İskender'in ölümü (MÖ. 323) ile Pers İmparatorluğu üzerinde İskender'in ardıllarınca kurulan devletlerin birbirleriyle olan çatışmaları bölgede büyük bir huzursuzluk oluşturdu. Bu huzursuzluğu büyük oranda giderecek ve tekrar birliği sağlayacak olan devlet Roma olacaktı (MÖ. 30).

Roma'yı yol ağı açısından farklı kılan ve Roma'nın inşa ettiği yolların o dönem için mühendislik harikası olmasının sırrı ne idi, sınırlarını yollar vasıtasıyla merkeze bağlamasının altında ne gibi iktisadî, siyasî ve askerî emeller taşımaktaydı, Roma'nın genişlemesinde yolların rolü nedir, yolların Roma hukukundaki ve müesseselerindeki yeri nedir? Bu sorular şüphesiz ciltler dolusu kitapla açıklanabilecek kapsamdadır. Ama biz bu çalışmada Roma'yı imparatorluğa taşıyan *yolların* kökenini, inşasını ve müesseseleşme sürecini ve Etrüsk müesseselerinin Roma müesseselerine etkisini izah edeceğiz.

Bu çalışmada izlenen yöntem: Roma yollarının kökeni antik kaynaklar ve arkeolojik verilerle değerlendirildi. Cumhuriyet dönemi için Etrüsk etkisi, imparatorluğa geçiş sürecinde ise Pers etkisinin Roma'ya nasıl ve hangi yollarla intikal ettiği incelendi. Roma'nın niçin imparatorluk müesseselerine ihtiyaç duyduğuna dair izahlar yapıldı. Roma'da cumhuriyetten imparatorluğa geçiş sürecinin en yoğun yaşandığı müesseselî değişim ve Roma topraklarının en uç köşelerinin dahi imparatorluğa bağlanmasında izlenen yöntem Pers ve Roma karşılaştırmalarıyla analiz edildi. Bizce, Roma'nın gelişimini salt askerî sahaya indirgemek Roma'nın diğer sahalarda göstermiş olduğu gelişimi ihmal etmek olur. Ayrıca bu tek taraflı anlatım Roma tarihinin tam olarak kavranmasına da mani olmaktadır. Türkiye'de Roma ile ilgili çalışmalarda sadece askerî ve siyasî konulara ağırlık verilmekte ve bu gibi konular ihmal edilmektedir.

### **Etrüsk Mirası**

Bugün *Etrüskler* (Tarihî isim olarak Etrüsk diye adlandırılması, Rasenna kavminin *Etruria* bölgesine yerleşmeleri sonrasında Romalılar tarafından *Etrusci* olarak adlandırılmasındandır) diye bildiğimiz toplum kendini *Rasenna*<sup>6</sup> olarak adlandırmaktaydı. Etrüskler'in Romalılar üzerinde öyle önemli ve kalıcı tesirleri olmuştur ki, Roma'nın gelişiminin temellerini, Etrüsk Krallığı'nın Roma'ya bırakmış olduğu mirasta aramak yerinde olacaktır. Etrüskler'in tam olarak ne zaman bölgeye geldiklerini tespit etmek zor. Muhtemelen, MÖ. 10. ve 8. yüzyıllar arasında ve büyük bir akın şeklinde değil tedrici olarak bölgeye geldiğini söyleyebiliriz. Etrüsklerin deniz kenarına yerleşmeleri ve denizcilikte mahir olmaları bize onların kara toplumu olmadığına dair ipuçları vermektedir. Zira göç eden kavimler, yeni yurt arayışı esnasında, tabii olarak, eski yurtlarının şartlarına en yakın olan ortamı seçerler. Bu seçimi hem an'ane hem de iktisadî şartlar zorlar. Etrüskler bölgeye geldiğinde şüphesiz bu münbit yerler

<sup>4</sup> H. R. Jacobson, *a.g.e.* s. 62

<sup>5</sup> Josef Wiesehöfer, *Antik Pers Tarihi*, İstanbul 2003, s. 123

<sup>6</sup> Halicarnassus Dionysius I. 30 Detaylı bilgi için bkz Murat Orhun, *Etrüsk Kültürü ve Roma Kültürüne Tesiri*, Ankara 2008, s. 16

iskânsız değildi<sup>7</sup>. Etrüskler bölgeye geldiklerinde bölgede *Umbr*'lar oturmaktaydı. Kuzeyde *Arnus*, Doğu ve Güneyde *Tiber* Nehirleri, Batısında ise Tyrrhen *Denizi*'nin olduğu bölgeye yerleştiler ve bu bölgede 12 şehir kurdular. Roma'da kurulan şehirler hakkında en iyi bilgiyi Strabon'dan edinmekteyiz<sup>8</sup>. Etrüskler yerleştikleri bölgeyi kısa sürede hâkimiyet altına aldılar. Daha sonra ise, bölge dışında ilk genişleme faaliyeti Kuzeye doğru olmuştur. *Arnus* Nehri'ni ve Apenin'leri aşarak Po Ovası'nda Etruria'dakine benzer bir şehir yapılanması tesis ettiler. Bu bölgeyi güven altına aldıktan sonra bu sefer güneye yöneldiler. *Tiber*'i geçtikten ve Latium'daki toplulukları kendilerine bağladıktan sonra daha da güneye yöneldiler. Campania'da da aynı şekilde merkezi *Capua* olan 12 şehir devleti kurdular<sup>9</sup>.

Roma stratejik konumundan dolayı Etrüskler için ayrı bir öneme sahipti. Etrüskler, Latium'a tam anlamıyla hükmetmek için Roma'yı hâkimiyetleri altına almaları gerekliydi. Zira bu bölge batıdan doğuya ve güneye olan ticaretin merkezini teşkil ediyordu. Bununla birlikte Etrüsk uygarlığının gelişimi için de hayatî ehemmiyeti vardı. “*Uygarlıkları, orta ve kuzey İtalya'nın batı kıyıları ile sınırlarını oluşturan iki ana nehir Arno ve Tiber arasında gelişmiştir*”<sup>10</sup> *Tiber* Nehri, birbirlerinden dil, sosyal ve ekonomik gelişim seviyesi bakımından farklı olan etnik gruplar arasında (*Etrüskler, Falisler, Latinler, Sabınler ve Umbrenler*) doğal bir sınır görevi görüyordu<sup>11</sup>.

Coğrafya her zaman için devletlerin siyasetlerini gerçekleştirmede baş amil olmuştur. İtalya yarımadasında da olduğu gibi bölgeyi tamamıyla yönetebilmek, hem verimli arazilere hem de tuz madenlerine hâkim olmaktan geçiyordu. Bu amacı gerçekleştirmek isteyen (bilinen) ilk devlet Etrüskler olmuştur. Sonraki süreçte de görüleceği üzere, Roma'nın nihaî olarak geliştiği yer, Etruria'dan Campania'ya ulaşmak için *Tiber*'i geçmek isteyenler ve daha da önemlisi, *Tiber*'in denize döküldüğü bölgede bulunan tuz yataklarına hâkim olmak ve ticareti kontrol etmek isteyenler için her zaman cazip bir bölge olmuştur<sup>12</sup>. Tuzun ticareti için *Tiber* Nehri esas yükü çekiyordu. Çünkü *Tiber*, Roma'ya kadar nehir taşımacılığına müsaitti. Tuz Etrüskler için kârlı bir ticaretti ve en kolay ve ucuz temin yolu buydu. Bu nehir ayrıca Roma'ya ithal edilen Yunan mallarının da Roma'ya giriş noktasıydı:

”*İmparatorluk dönemine kadar nehrin sığ yerlerini belirten işaretlerin kullanıldığını gösteren kanıtlar bulunmuştur. Dolayısıyla, Roma'ya ithal edilen ilk Yunan seramiklerinin, en eski nehir limanı olan Boarium forumundan gelmiş olması bizi şaşırtmamalıdır. Öte yandan Tiber ağızlarının işgali nehir yolunun yavaş yavaş ele geçmesini sağlamış; sol kıyıdaki yerleşim yerlerinin tahribi, Roma ile bağlantıyı gerçekleştirmiştir*”<sup>13</sup>.

Etrüskler bu gerekçelerden dolayı bölgeye hâkim olmak istediler. Etrüsklerin hâkimiyet altına almak istedikleri Roma, MÖ. 7 yüzyıla kadar şeflerle yönetilen herhangi bir dikkate değer taş yapısı ve mimarisi olmayan halâ toprak setlerden, ahşap ve killerden yapılmış küçük kulübelere müteşekkil bir yerdi. Eğer Etrüsklerin kurmuş olduğu muazzam medeniyetin ve askerî emperyalizminin hâkimiyetine ilhak edilmeseydi, muhtemelen bu şekilde devam edip

<sup>7</sup> Sabahat Atlan, *Roma Tarihi'nin Ana Hatları 1. Kısım Cumhuriyet Devri*, Ankara 2014, s.8

<sup>8</sup> Strabon, 5

<sup>9</sup> Hamilton Gray, *The History of Etruria*, London 1844, c. I s. 69

<sup>10</sup> Larissa Bonfante ve Judith Swaddling; *Etrüsk Mitleri*, Ankara 2011, s. 11

<sup>11</sup> M. Torell, “Archaic Rome Between Latium and Etruria”, *CAH*, Cambridge 2006, c. VII/II, ss. 30-51

<sup>12</sup> A. Momigliano, “The Origin Of Rome”, *CAH*, c. VII/II, Cambridge, ss. 52-96

<sup>13</sup> Filippo Coarelli, “Roma”, *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, İstanbul 2015, ss. 81- 82

bölgede bir etkinliği olmayan sıradan bir şeflik olarak devam edecekti<sup>14</sup>. Etrüskler'in yukarıda ifade edildiği gibi bölgede kurduğu şehirlerden *Tarquini*, *Caere*, *Vulci*, *Veii* ve *Clusium* Roma'da belirli aralıklarla hâkimiyet kurmuşlardır: “ *Tarquini* şehri birisi 7. Yüzyılda diğeri 6. Yüzyıl'ın ikinci yarısında olmak üzere iki defa Roma'da hâkimiyet kurmuştur. Hatta Roma ve Romalıların cediti olan *Aeneas* efsanesi bile Roma'ya Etrüskler tarafından getirilmiştir. Çünkü *Aeneas* Roma'dan önce diğerk çok Etrüsk şehrinin de kurucusu olmuştur”<sup>15</sup>. Etrüsk şehirlerinin kurucuları kral neslinden olup *Tarquini* şehrini kuran *Tarquiniuslar*, Roma'da yönetimi ele geçirdi ve Roma'nın basit yerleşiminin kent hayatına dönüşümünü sağladı. Gelişen Roma, bölgeyi ticarî nüfuzu altına aldı ve yolların birleştiği en önemli merkez haline geldi. Etrüsklerin bölgeye getirmiş olduğu bu ticarî üstünlükten Roma sonuna kadar istifade edecekti.

Roma'nın Etrüskler'in hâkimiyetine girmesiyle geçirmiş olduğu değişim, Roma'nın cumhuriyet ve imparatorluk döneminde âdeta meşalesi olacaktır. Etrüsklerden aldıkları devlet sistemi ile bölgede hâkimiyet kurdular ve siyasî güç olarak Etrüsklerin yerini aldılar<sup>16</sup>. Etrüsklerin Roma'da meydana getirdikleri değişim bize, Yunan ve Fenike kolonilerinin aksine, bölgeyi sömürmek için değil, yerel halkın dinine ve diline karışmadan, onları asimile etmeden ve yerel halkın kendi siyasî ve iktisadî çıkarlarına dokunmadıkları müddetçe onlarla savaşmadan bir yönetim kurmak istediklerine dair bilgiler veriyor. Etrüskler'in bu siyasî yönetim farklılığını Roma'da yapmış olduğu icrâatlerden anlıyoruz: Roma'da bataklık olarak bilinen, Forum Vadisi, *Cloraca Maxima*<sup>17</sup> olarak adlandırılan bir kanalizasyon inşasıyla ıslah edildi ve kullanıma açıldı; *Tiber Nehri* üzerine *Pons Sublicius* denilen bir ahşap köprü inşa edildi. Kentin etrafı çitle çevriliyken, bunun yerine şehrin etrafı surla çevrildi. Tarihî aktarıma göre Roma'nın VI. kralı olan *Servius Tullius*'a atfedilen surun bazı kalıntıları günümüze kadar ulaşmayı başarmıştır. Roma'daki Etrüsk etkisini, Etrüsklerin Roma'yı hâkimiyet altına almadan önce de görebiliriz. Bu durumun en iyi örneği Kral *Numa*'dır: *Numa Pompilius*'un (Samnit) krallığı zamanında yasalar ve töreler oluşturuldu ve Roma'da sayısız kutsal yerler ve mabetler inşa etti<sup>18</sup>. Roma'da abidevî eserler meydana getiren bu krallar, Roma'yı her açıdan üstün bir konuma yükselttiler. Roma'da son ve en önemli Etrüsk eseri hiç şüphesiz *Capitolinus Tepesi*'nde yer alan halkın koruyucusu olarak inanılan tanrılar için inşa edilmiş *Iuppiter*, *Iuno* ve *Minerva* tapınağıydı. Bu tapınağın inşasıyla alakalı Livius: “ *Tapınağını bitirmede kararlı olduğu için, Etruria'nın her yerinden zanaatkârlar sevk etti. Maliyeti karşılamak için sadece hazineyi değil, aynı zamanda halkın da (alt tabaka) iş paylaşımına katılmalarını mecbur kıldı. Bu onların askerlik hizmetlerine ek bir yükü ama ilahî bir yükü*”<sup>19</sup> diye anlatmaktadır.

Romalı tarihçi Livius (M.Ö. 59- M.S. 17), *Tarquinius Suberbus*'un oğlu *Sextus*'un *Lucretia*'yı kaçırması ve sonrasında *Lucretia*'nın intiharı ile *Lucius Iunius Brutus*<sup>20</sup> liderliğinde bir grup Roma aristokratının isyan ettiğini anlatır. Neticede *Tarquinius* ailesi Roma'dan kovulur (M.Ö.510) ve yeni yönetim artık Cumhuriyettir (*Res Publica*). *Tarquinius* Ailesi'nin kovulmasında en önemli kişinin *Lucius Junius Brutus*'un olduğu bir gerçek ise de en az onun kadar etkili olan *Lucretia*'nın kocası *L. Tarquinius Collatinus*<sup>21</sup> da aktif bir rol oynamıştır. Hatta

<sup>14</sup> Neil Faulkner; *Roma: Kartalların İmparatorluğu*, İstanbul 2015, ss. 50-51

<sup>15</sup> S. Atlan, *a.g.e.* s. 16

<sup>16</sup> Y. Öztuna, “Roma İmparatorluğu”, *a.g.e.* c. II, ss. 572- 77

<sup>17</sup> Antony Rich, “Cloaca”, *A Dictionary Of Greek and Roman Antiquities*, London 1890, ss. 460- 1

<sup>18</sup> Eutropius, *Kısa Roma Tarihi*, İstanbul 2016, s. 31

<sup>19</sup> Livius, I. 56

<sup>20</sup> Livius, II. 2

<sup>21</sup> Livius, II. 57- 60

kendisi Tarquiniuslar'ın kovulmasından sonra ilk *consul* lerden biri oldu. Lucretia ile ilgili bu geleneksel anlatım (ne derece doğrudur bunu maalesef tam olarak bilemiyoruz ve muhtemelen de hiç bilemeyeceğiz) Grek edebiyatından ilham alan kronik yazarlar tarafından uydurulmuş da olabilir. Ama babası (Lucretius) ile ilgili anlatılan efsanelerin uydurulduğu kesin gibi duruyor<sup>22</sup>. Tam bu noktada hem Tarquiniuslar'ın tahttan indirilip sürgün edilmesi hem de bir Tarquinius'un ilk *consul* seçilmesi ve daha sonra Collatinus 'un istifaya zorlanması gibi hadiseler Roma'da Krallığa'a karşı başlayan tepkinin doğrudan rejime mi yoksa aileye mi olduğu sorusunu akla getiriyor. Bu konunun izaha muhtaç olduğu bir gerçektir. Artık güç, krallık devrinden kalan Patrici ve Pleplerin oluşturmuş olduğu *Comitia Curiate* ve *Senatus*'un elindeydi. Tarih bize gösterecek ki, bütün gücü *Senatus* eline alacaktı. Cumhuriyet kurulmuştu ama kim ve nasıl yönetecekti. Bu sorunun çözümü için: Bir yıllık süre ile senato tarafından seçilen iki kişi *Consules* adı altında *imperium* yetkisini elinde bulunduracaktı (Roma bu çözümü nasıl buldu? Bu da ayrı bir araştırma konusu). Roma'nın Etrüskleri hâkimiyet altına almış olmalarına rağmen Etrüsk yönetim şekli ve devlet teşkilatlanması uzun süre Roma'da etkisini korumuştur. Örneğin: Vatandaşlık hakkının toprak sistemine göre düzenlendiği Servius Tullius kanunları devam etmiştir. Bir ara Roma'nın genişlemesi sonucu artan ticaretin gelişimi ile vatandaşlık hakkını toprak sisteminden taşınır serveti olan topraksız zenginlerin de vatandaşlığa kabul edilmesini sağlayan *Appius Claudius*<sup>23</sup> reformları kısa süreliğine uygulansa da eski sisteme geri dönmüştür. Roma'da Etrüsk müesseseleri hemen hemen her alanda varlığını korumuştur. Yani, son kralın kovulması ile Roma'da Etrüsk hâkimiyeti son bulmamıştır. Sadece Tarquinius hanedanlığı kovulmuştur. Cumhuriyetten sonra Roma'da siyasî, askerî, içtimaî, iktisadî sahalarda incelendiğinde “*Krallık Dönemi ile en eski cumhuriyet müessesesi ve organları arasında büyük bir fark yoktur; yâni çok bir şey değişmiyor*”<sup>24</sup>.

Etrüsk ve Roma tarihi birbirine sıkı sıkıya bağlı ve girift bir yapıya sahiptir. Bundan dolayı Roma'da Etrüsk izlerini her yerde görebiliriz. Etrüsk izlerinin yoğun olduğu sahalardan biri ise, yol inşasıdır. Yol inşasında kullanılan teknikler Etrüsklerden miras kalmıştır. Etrüskler, yarımadaının yollarını patika hüviyetinde olan ve belirli bir hattı olmayan daha çok coğrafyaya göre şekil almış iptidai bir halde buldu. Etrüskler karada ve denizde muazzam bir ticaret ağı kurmuştu. Karada ticareti daha hızlı uygulamak için yol ağı inşa etmişlerdi. Bu yol ağı, limanlardan içlere doğru ilerleyen düzgün ve taş döşenmiş yollardan oluşmaktaydı. Ayrıca yarımadaının Doğusunda, Kuzeyinde ve Güneyinde kurmuş oldukları şehirlerle irtibatı sağlamak için de bu yol ağı hayatî öneme sahipti<sup>25</sup>. Etrüskler'in kendi aralarında siyasî bir teşkilatlanmanın olduğunu söylemek güç. Bu şehirleri bir araya getiren ticarî bağlarıydı. Bunun için de ticarî üstünlük ulaşımına bağlıydı. Etrüskler'in Roma'da meydana getirdikleri değişimi ( Roma'nın kendine has farklılığından dolayı Roma'da Etrüsk mirası diğerlerine nazaran daha fazla idi) diğer bölgelerde de meydana getirdiklerini düşünecek olursak, Etrüskler sahip oldukları medeniyeti sadece Roma'ya değil aynı zamanda bütün bir yarımadaaya getirmişlerdi. Etrüskler sadece Romalılara değil Latinlere de yolların nasıl yapılacağını öğretmişti. Roma'da kanallar, nehir yataklarının değiştirilmesi ve tünellerin açılması da Etrüsk dönemine rastlar. Etrüskler, yarımadaada kayaya şekil veren ilk topluluktur. Etrüsklerin kaya mezarları için uygulamış olduğu oluk sistemi ile mezarların kuru ve temiz bir şekilde muhafaza ettiklerini ve ağır taş kütlelerini taşımak için ilk defa kızak sistemini kullandıklarını da bilmekteyiz. Etrüsklerin yarımadaaya

<sup>22</sup> Piero Treves “ Lucretia” *The Oxford of Classical Dictionar*, 1957, s. 516

<sup>23</sup> Hukukî detaylar için bkz: Olga Tellegen Couperus *a Short of Roman Law*, New York 1993, ss. 33- 34

<sup>24</sup> Halil Demircioğlu, *Roma Tarihi*, Ankara 2015, c. I, ss. 71-75

<sup>25</sup> H. Gray, *a.g.e.* s. 284

kazandırdıkları zenginlikler saymakla bitmez. Etrüsklerin Roma başta olmak üzere bölgede yapmış olduğu abidevî binaların büyüklüğü bize bu binaların yapımında kullandıkları teknolojin ne derece muazzam olduğunu gösteriyor.

Yolların inşasından önce, şehirlerinin birbirleriyle olan bağlantıları zayıftı. Bilhassa Clusium, Perugia, Cortana ve Arretium eyaletlerine girişler çok zordu. Şehirlerin birbirleriyle bağlanmasından sonra ülke içinde seyahat daha kolay gerçekleşti. Bu yollar yapılırken zemin etüdü yapıp taş döşemeli yapılmıştır. Bu şekilde ulaşım iklimden dolayı aksamayacaktı. Arkeolojik araştırmalar sonucu, Etrüsk yollarının kalıntılarının izleri oldukça boldur. Gallese, Ponte Felice, Civita Castellana'nın içinden geçerken antik zamandaki kayalardan anlaşılıyor. Zira Etrüskler, bilhassa, ulaşımında doğal engelleri aşacak teknolojiye sahip oldukları için kayaları boydan boya keserek açılmış yollar inşa etti. Bu yollar bilhassa, köylerin çevresindeki kayalık bölgelerde bulunmaktaydı<sup>26</sup>. Etrüsklerin bölgeye tanıtmış olduğu yol inşa teknolojisi Roma tarafından yapılacak yollar için bir model teşkil edecekti. Model alınan en önemli yol *Via Sacra* olmuştu<sup>27</sup>. Roma, yolların taşla döşenmesi ve yol güzergâhlarında karşılaşılan doğal engelleri aşmak için gerekli olan köprüleri ve geçitleri Etrüsklerden aldıkları kemerli yapı teknolojisine borçludur. Etrüskler'den tevarüs eden inşa süresini kısaltan alet ve edevatları roma geliştirmiş ve bu şekilde bir medeniyet inşa etmiştir.

Son çalışmalar Roma üzerindeki Kartaca etkisine dair farklı tezler sunmaktadır. Roma'nın uzun bir süre Kartaca ile olan dostâne faaliyetleri şüphesiz Roma üzerinde pek çok açıdan etkili olmuş olmalı. Kartaca mimarisinin mükemmelliği bize Kartacalılar'ın yol ağı inşasında geri kalmadıklarını gösteriyor. İspanya'da yapılan kazılar Kartaca döneminden kalma yolların varlığını ortaya çıkarmıştır. Kartaca'da taş kaplı yolların inşa edildiği ve Romalıların bu teknolojiyi Kartacalılar'dan aldığına dair görüşler mevcuttur<sup>28</sup>. Ama bu tezi destekleyecek veya çürütecek yeterli delil şu an için mevcut değildir. Bu konuyu yapılacak çalışmalar sonucunda ele almak daha doğru olacaktır.

### **Aedilis<sup>29</sup>**

Roma'nın büyümesi merkezî gücün fethedilen yerlere mümkün olduğunca hızlı ve tesirli bir şekilde intikâline bağlıydı. Bundan dolayı yollarla alakalı müesseseseleşmeye çok erken başlanmıştır ve hususî kanunlar çıkarılmıştır. Roma'da yollarla ilgili (Etrüskler tarafından Roma'ya miras kalan) en önemli makam *Aedillik* (L. *Aedilis*) *idi*. Kelimenin kökeni Latince *Aedes* veya *Aedis*<sup>30</sup>'e (tapınak) dayanır. Görevi kamu binalarının, tapınakların bakımı, arşivlerin denetimi, yolların, çarşı ve pazarların düzeni; festivallerin düzenlenmesi olan bu makam mensupları iki yılda bir seçiliyorlardı. Görev yetkisi Roma şehri ile sınırlıydı. Başlangıçta sadece (zengin) Plepler bu görevi yerine getiriyordu. MÖ. 367/66 yılında yapılan bir dizi reformla Plep Tribunları ve Aedilleri resmî olarak tanındı. Bu tanınmadan sonra iki sene süreyle Patriciler'den seçilen *Curul Aedilliği* adı altında yeni bir memuriyet oluşturuldu. Bunlar *Comitia Tributa* da seçilirlerdi. Bunların en önemli görevi *Cura Urbis*'di: Roma caddelerinin ve trafiğinin düzenlenmesiyle, dinî konulardaki ve kült uygulamalarındaki kamu düzeniyle, su kaynakları ve pazarlar ile en önemlisi de ağırlık ve ölçü denetimiyle ilgilenirlerdi. Roma'nın gelişimine paralel olarak değişim gösterse de Roma'da yolların bakımını uzun bir süre bu *Aedil* ünvanlı memur

<sup>26</sup> George Dennis, *The Cities and Cemeteries of Etruria*, London 1878, c. I, ss. Ixiii, 118

<sup>27</sup> H. Gray, *a.g.e.* ss. 285- 7

<sup>28</sup> H. R. Jacobson, *a.g.e.* s. 83

<sup>29</sup> Andrian N. S. White, “Aediles” *The Oxford of Classical Dictionar*, 1957, s. 9

<sup>30</sup> William Smith “Aedes and Aedis” *A Latin- English Dictionary*, London 1866 s. 30

yerine getirmiştir. Diğer taraftan Roma'nın sınırları fetih yoluyla genişlerken merkezî gücü fethedilen yerlere ulaştıran yollar ekseriyetle *Cosuller* tarafından inşa edilmiştir. Consuller savaş sonrasında ilk olarak yeni işgal edilen bölgenin güvenliğini sağlamak için koloniler kurar ve hem bölgeyi hem de kolonileri Roma'ya bağlamak için yollar inşa ederdi. Zamanla duyulan ihtiyaçlardan dolayı MÖ. 443 *Censor*'lük adı altında yeni bir memuriyet oluşturuldu. Bu memuriyete sadece Patrici'ler kabul edilmekteydi. Başlangıçta gerektiği zamanlarda sonradan ise her beş senede bir Comitia Centuriata tarafından ve evvelce Consulluk yapmış kişilerden seçilen Censorlerin başlıca görevleri: Vatandaşların oturdukları Tribuslara göre, ne miktarda harp vergisi (L. Tributum) vereceklerini ve orduya ne şekilde gireceklerini tespit etmektir. Daha sonraları devlete ait malların idaresi ve bu meyanda cemâate ait topraklardan alınacak vergiler (Vectigalia) ile gümrük resimlerinin (Portoria) alınması işini mültezimlere; mabet, suyolları, askerî caddeler inşasını da müteahhitlere havale etmek vazifesini üzerlerine almışlardır<sup>31</sup>.

Roma, sadece kara yollarını düzenlememiş aynı zamanda Akdeniz'de ticarete sekte vuran korsancılığı da en aza indirmiştir. Akdeniz'deki korsan faaliyetlerine M.Ö 1. Yüzyılda tamamen son vermiş ve ticaret ve seyahat için güvenilir olmuştur. M.S. 1. yy. ile birlikte Akdeniz Roma'lılar için *Mare Nostrum* (Bizim Deniz) olmuştur. Gnaeus Pompeius'un üç ay gibi kısa sürede Akdeniz'i Korsanlardan temizlemesi Roma'nın Akdeniz'e hükmetmesinin en önemli etkenidir.<sup>32</sup>

### **Cursus Publicus<sup>33</sup> ( Posta Teşkilatı )**

Roma, cumhuriyeti Etrüsk mirası üzerine bina ederken, zamanla genişleyen sınırlarını muhafaza edebilmek ve çok uluslu bir halk kitlesini idare edebilmek için devlet teşkilatlanmasında bir dizi değişime ihtiyaç duydu. Bu ihtiyacın farkında olan ilk kişi *Gaius Julius Caesar* (MÖ. 100- MS. 44) olmuştur. Bu sorunu çözmek için yaptığı pek çok değişiklik Roma senatosu tarafından engellendi. Çünkü Roma senatosunun tarihî korkusu, tekrar krallık idaresinin gelmesiydi. Caesar'ın öldürülmesinden sonra vasiyeti ile yerine gelen *Gaius Julius Caesar Octavianus* (daha yaygın bilinen adı ile: Augustus) (MÖ. 63- MS. 14), Caesar'ın hayalini gerçekleştirdi. Augustus, Roma'nın ilk imparatoru oldu (Bu unvan hem Augustus sonrası Roma'da hem de Roma İmparatorluğu'nun yıkılması sonrasında kurulan devletlerce büyük bir önem arz etti. Bu ünvanı taşıyan kişi Roma'nın varisi olma hakkını elde etmekteydi)<sup>34</sup>. Augustus, sınırları ve teb'ası açısından imparatorluk olan Roma'ya müessesesî olarak da imparatorluk hüviyeti kazandırdı. Bu konu önemlidir. Çünkü Roma'nın şehir devleti algısı imparatorluk için gerekli olan idarî, hukukî ve siyasî değişimi hem kavrayamadı hem de yeterli şekilde temin edemedi. Bu durum Augustus'u kendisine en yakın olan imparatorluğa yani, Pers İmparatorluğu'na yöneltti. Pers İmparatorluğu, o zamana kadar, tarihin gördüğü en büyük ve önemli imparatorluktu. Hakikaten Augustus, Pers müesseselerini Roma'ya intibak ederek Roma'nın içine düştüğü idarî bunalıma çözüm bulmayı başarmıştı. Bu başarının arkasında yatan kaynak ise Augustus'un dehası ve kadrosu olmuştur. En önemli sorunlardan biri de, sınırları bu derece genişlemiş olan devlette muhabereyi sağlamaktı. Bunun için, posta işlerinde acil olarak teşkilatlanmaya gidildi.

<sup>31</sup> S. Altan, *a.g.e.* ss. 39- 40

<sup>32</sup> Murat Arslan; Nihal Tüner Önen "Akdeniz'in Korsan Yuvaları", *Adalya*, XIV, 2011, ss 193- 194

<sup>33</sup> J. I. Beare, "Cursus Publicus", *A Dictionary Of Greek and Roman Antiquities*, c. I, London 1890, ss. 583- 89

<sup>34</sup> Y. Öztuna, " İmparator" , *a.g.e.* c. I ss. 303, 304

Tarihte ilk bilinen posta teşkilatı, 1. Darius'un (MÖ. 522- 486) hükümdarlığı esnasında Pers İmparatorluğu'nda ortaya çıkmıştır. İlk millî posta teşkilatını kurmuş ve posta işlerine müessese hüviyeti katmıştır. Bu bilgilerin çoğunu Herodotos'tan öğreniyoruz:

“Yeryüzünde Pers haberleşme servisi kadar hızlı hiçbir şey yoktu; bakınız Persler, kendi anlatışlarına göre, bu işi nasıl düzenlemişlerdir: Yol, baştan sona kadar, bir günde aşılabilir bölümlere ayrılmıştır. Bunlara, değiştirme yapmak için her bir günlük aralık başına bir tane hesabı ile bir adam ve at verilmiştir; habercinin yolu en kısa zamanda almasına hiçbir şey engel olmaz, ne kar, ne yağmur, ne güneşin ateşi, ne gece. Birinci ulak, haberi ikinciye aktarır, ikinci üçüncüye ve böylece gider. Haber, Yunanlıların Hephæistos onuruna düzenledikleri lampadophoroilerdeki meşale gibi elden ele geçerek yerine ulaşır. Bu atlı postaya Persler, ‘Angareion’ diyorlar”.<sup>35</sup>

Bu bilgi, Pers İmparatorluğu'nun posta teşkilatına ne derece önem verdiğini gösteriyor. Hatta I. Kserkses'in (MÖ. 486- 465) Atina'yı aldığı haberi başkent Sus'a dönemin şartlarına göre ne derece inanılmaz hızda ulaştığını ve Sus'ta yapılan şölenleri de öğrenebiliyoruz<sup>36</sup>. Persler'den daha eski olan eskiçağ devletlerinden Mısır'da da *Symmaci* adı altında posta işleri ile uğraşan bir sınıf vardı. Bu sınıf karayolunu kullanarak mektupların naklini gerçekleştirirdi. Ama mevcut veriler Mısır'da posta teşkilatının müesseseleştigiine dair yeterli bir bilgi vermiyor. Diğer taraftan doğu ve batı tarihi nokta i nazarından en önemli imparatorluk olan Roma'da kurulan *Cursus Publicus* teşkilatının kökeni de Pers İmparatorluğu'na dayanır. İmparatorluk müesseselerinin gelişimi ve işleyişi tamamıyla farklıdır. Bu farklılık çok geniş bir coğrafyaya ve bu coğrafyada yaşayan milletlere hâkim olabilmenin getirdiği zorluklardan kaynaklanır. Haliyle, Roma'nın model alabileceği tarihin gördüğü en büyük imparatorluk olan Pers İmparatorluğu olacaktı. Bu tür müessese geçişleri Roma'nın gücüne ve kendi tarihî gelişimi içindeki gayretine gölge düşürmez. Aksine, Roma'nın kendinden öncekilerin tecrübesinden nasıl ustaca istifade ettiğinin göstergesidir. Zaten Cumhuriyet Roma'sını imparatorluğa taşıyan da bu pragmatist ve pratik zekâsıdır -hatalarından ders alması ve gelişimi için farklı kökenlerde olan değerleri kendine intibak edebilmesi-. Pers mirası iki türlü Roma'ya intikal etmiştir: İlki, Pers mirası üzerine kurulan Helenistik devletler; ikincisi ise: Pers medeniyeti üzerine kurulan Parth İmparatorluğu ( MÖ. 247- MS. 224)<sup>37</sup> aracılığıyla olmuştur. Bununla birlikte, bu müessesenin oluşmasının Roma'ya has tarihî bir sürecin olduğunu da göz ardı etmemek gerekir. Bu bölümde Roma'da *Cursus Publicus*'un kuruluş sürecine değineceğiz:

Roma pratik zekâsı, fetihlerin başladığı andan itibaren, fethedilen bölgeleri Roma'ya bağlamayı öncelikli hedef hâline getirmiş ve karşımıza devletin en ücra köşelerinin dahi Roma'ya bağlandığı bir yol ağı çıkmaktadır. Elbette, fethedilen yerlerle olan muhaberatın temini için değişiklikler yapılması gerekliydi. Bu değişikliği ilk olarak İtalya'nın fethi sonrası görmekteyiz. Roma'nın bu vahdeti sağlamasında elbette Helen milletlerin son umudu olan *Pyrrhus*'un (MÖ. 319- 272) mağlubiyeti etkili olmuştur. Bu mağlubiyetten sonradır ki İtalya'da Roma siyasî vahdetinin oluşmasındaki en büyük engel kalkmıştır<sup>38</sup>. *Tarentum* (MÖ. 272) teslim olduktan sonra, Roma sekiz sene boyunca (MÖ. 272- 264) İtalya'nın teşkilatlanması ile uğraştı.

<sup>35</sup> Herodotos, VIII. 98

<sup>36</sup> Herodotos, VIII. 99

<sup>37</sup> Part- Roma mücadelesinin doğuda Çin ve Roma münasebetini başlatması açısından en önemli savaş *Carrhae*'dir bkz. Jason, Freewalt “Roma and China: Connections Between Two Great Ancient Empires”, American Military University 2014, s. 18

<sup>38</sup> Arthur Gilman; *Rome: from the earliest times to the end of the republic*, London 1920, s. 123



Teşkilatlanmayı, Kuzeyde *Etruria* ve *Umbria*, ortada *Samnium*, Güneyde *Büyük Hellas* olmak üzere bilhassa üç bölgede yoğunlaştırdı<sup>39</sup>. Bu teşkilatlanmayı kontrol edebilmek ve düzenleye bilmek için İtalya'dan bu bölgelere devlet memurlarının gönderilmesi kararı alındı. Bu memurlar, Senato'nun aldığı kararları görevlendirildikleri bölgelerde uygulamak ve seyahat giderlerini görevlendirildikleri yerin ahalisinden karşılamak için yetkilendirildi ( Bu yetki sadece vatandaş olmayan yerleri kapsıyordu ki başlangıçta sadece Roma şehrinde oturanlar vatandaş hakkına sahipti). Zamanla Roma vatandaşlık kavramı genişledi ve İtaliklerle başlayan vatandaşlık elde etme hakkı diğer milletleri de kapsadı. Bu durumda ilk çıkarılan kanunun uygulanmasında sorunlar çıkmaya başladı. Senato bu sorunları aşmak için yeni bir karar aldı: Senato tarafından görevlendirilen memurlara verilen yetki belgesi '*Diploma*' ile memurların ihtiyacının karşılanması sağlandı. Memurlar diplomalarını gösterdikten sonra, vatandaşlar tarafından seyahati için gerekli olan bütün ihtiyaçlarının temin edilmesi zorunlu idi. Zamanla bu sistem memurlar tarafından suiistimal edilmiş ve Yaşlı Cato (M. Porcius Cato,<sup>40</sup> MÖ. 234- MÖ. 149 ) tarafından Sardunya'da praetorların yaptıkları harcamalar (şölen, ziyafet, eğlence) kısıtlamıştı. Bu olay tahmin edilebileceği gibi, halk tarafından sevinçle karşılanmıştı<sup>41</sup>. Ama Cato'nun bildirisinin yayımlanıp yayımlanmadığını veya bu ağır yaptırımlara maruz kalanların üzerinde ne derece etkili olup olmadığı kesin olarak bilinmiyor. Daha sonraki süreçlerde *Lex Antonia* ve *Lex Porcia*'da taşra harcamaları hakkında düzenlemeler yapıldığına dair bilgiler (yeterli olmasa da) mevcuttur.

Cumhuriyet'in son dönemi boyunca, müttefik krallar ve devletlerin yanı sıra, generaller ve valilerle sık sık iletişim ihtiyacını doğuran hadiseler olmuştu. Bu tür haberleşmeler için oluşturulmuş bir memuriyet sınıfı yoktu. Bu yüzden otorite tarafından bu iş için, özgür erkekler, köleler veya koşucular (*stratres*<sup>42</sup>) olarak adlandırılan özel bir ulak sınıfı görevlendirdi. Mevcut olan haberci sınıfı da *Tabellarii*<sup>43</sup> olarak adlandırıldı. Aileler ve ticarî kuruluşlar bu görevlilerin hizmetinden istifade edebiliyordu. Bu görevlilerin diploması olmadığı müddetçe mektupların naklini yaya olarak yapıyordu. Generaller mektupların naklini, genelde kendi kurmaylarından seçtiği kişilere yaptırıyordu. Ayrıca vergi tahsildarları (*Publicani*<sup>44</sup>) da özel bir tabellarii sınıfına sahipti. Diploma yetkisini elinde bulunduran yüksek devlet memurları (*magistratus*), bilhassa yurtdışı görevleri için müttefiklerin gemilerini de kendileri için tahsis edebilme yetkisine sahipti. Roma geliştikçe bu gelişimin etkisi her alanda kendisini hissettirdi. Bu sebepten, eyaletler ile merkezî idarenin bağlantısı olan istihbarat iletimi ve ulaşım amaçları belli başlı ilkelerle düzenlendi. Bu ilkeler eyaletler aleyhine esnekti: Bazı cüzi hizmetler ve masraflar eyaletler tarafından karşılanıyordu. Zira hizmet edilen çıkarlar yalnızca merkezî idarenindi.

Cumhuriyet döneminde gelişen sistem bu haliyle Augustus dönemine ulaştı. Gelişimini ve esas organize olmasını bu dönemde tamamlayacaktı. İmparatorluk için bu tür bir organizasyonun kazandıracağı sınırsız faydalar vardı. Augustus bu durumu fark ederek, bu amaç doğrultusunda ilk defa atlı kuryeler (*Cursus Publicus*) tayin etti. Bu kuryelerin istifadesi için belli başlı yollara istasyonlar ve hizmetin en iyi yapılması için gerekli müesseseleri temin etti: Bu sistem atlı kuryelerin haberi (postayı) birbirine teslim ederek nihai hedefe ulaştıracak istasyon ağını içeriyordu. Açıkçası bu ağ ağırlıklı olarak istihbarat iletimini güvenli ve hızlı bir şekilde

<sup>39</sup> H. Demircioğlu, *a.g.e.* ss. 154, 155

<sup>40</sup> Alexander H. McDonald, "M. Porcius Cato", *The Oxford Classical Dictionary*, ss. 173- 4

<sup>41</sup> Livius, XXXII. 27

<sup>42</sup> Yunan kökenine dair: Herodotos, VI. 104

<sup>43</sup> George H. Stevenson, "Tabellarii" *The Oxford of Classical Dictionary*, 1957, ss. 875

<sup>44</sup> George H. Stevenson, "Publicani", *The Oxford of Classical Dictionary*, 1957, ss. 747

sağlamak için tesis edilmişti. Dolayısıyla, bu müessesenin para ve değerli eşyaların naklini sağlaması için ayrı bir nakil sistemi ile takviye edilmesi gerekiyordu. Bu amaçlar doğrultusunda istasyonlar ( *mansiones*) oluşturuldu. Bu istasyonların yöneticilerine *Manceps* denilirdi ve görev süresi beş yılla sınırlandırılan ekseriyetle emekli askerlerden seçilirdi. İstasyonlar: (Askeri kışla hüviyetindeki yerleşkeler genelde sınırlarda ve güvenlik zafiyetinin olduğu bölgelerde olurdu) Güvenliği sağlayan muhafızların bulunduğu, *milites stationarii*; üst düzey memurlar için *praetoria*; genel ihtiyacı karşılamak için *angaria* (hamamları) gibi tam teşekküllü bir yerleşkeden oluşurdu. .Bu istasyonlar sadece memurlar için değil aynı zamanda yolcuların da ihtiyaçlarını karşılamaya uygun bir şekilde tasarlandı: Yemek, yatacak ve dinlenecek yer, besi hayvanları, muhafızlar, sürücüler, yöneticiler... Ahırlara ayrıca önem verilirdi. Bir günlük yolculuk hattı boyunca altı veya sekiz ahır takımı vardı. Her bir ahır takımı atları, katırları ve eşekleri içeren toplamda kırk hayvanı bulundurmaya zorundaydı. Bu hayvanlarla ilgilenen ve *Hippocomi* denilen kişiler vardı. İstasyonlar genellikle, kuruluş amacına uygun olarak, insanların yaşadığı yerlere de kurulurdu. Bir diğer önemli husus ise: İstasyonlarda iletilmek istenen postanın alındığını ve bir sonraki istasyona gönderildiğine dair bir makbuz sistemi geliştirildi. Bu evraklar imparatorluk emrinin istenilen yere sağlam bir şekilde iletilmişinin takibi için tutuluyordu. Bu sistemin sağlam ve kusursuz yürümesi için Augustus, güvendiği kişileri iş başına getirmişti. Her bir yolun ayrı bir sorumlusu mevcuttu. Ayrıca Roma’da magistratulara yardım etmek için seçilmiş kişiler mevcuttu. Bunların en başlıca görevi sorumlu olduğu bölgedeki cursus’un düzenlenmesini yapmaktı. Bunun için ayrıca ya bizatihi imparatorun kendisi ya da onun emri altındaki özel bir bakanlık tarafından yetki belgeleri çıkarılırdı. Bu sistem Augustus’un imparatorluğu şekillendirmesinde büyük rol oynadı. Bilgi her dönemde önemini korumuştur. Augustus bu bilgi sayesinde tasarladığı imparatorluk teşkilatlanmasını tesis etti ve Roma’yı idare etti.

### **Mil Taşları**

Augustus (MÖ. 27 MS. 14) tarafından Forum’un merkezine “*Milliarium Aureum*” adında yıldızlı bir mil taşı –sütun- yerleştirdi ve mil taşlarının başlangıç noktası olarak seçildi. Artık, Roma’nın dört bir yanındaki bütün mil taşlarının ölçüsü *Milliarium Aureum*’dan hesaplanacaktı. Bu sistemle yolcular Roma yolu üzerinde olduğunu bilecek ve iki nokta arasındaki standartlaştırılmış mesafe ve yönüne sahip olacaktı. Mil taşları “*Milliarium*” denilen bu taşlar, kilometre taşı anlamına gelip yolların kenarlarına dikilirdi. Bu taşlarda Romalılarca ilahî değerinin de olduğunu söyleyebiliriz. Yol kenarına belirli aralıklarla dikilirdi. Krallık döneminde kare şeklinde iken, cumhuriyet döneminde silindirik şekline dönüşmüştü. Mil taşlarının üzerinde, atfedildiği kişinin ismi, ünvanı, aile ismi, ne için dikildiği, diken kişinin adı son olarak sonraki menzilin adı ve kaç mil olduğu belirtilir. Bilhassa, Anadolu’da mil taşları çokça mevcuttur. Bunun sebebi, hem bir ticaret merkezi olması hem de ağırlıklı olarak *Augustus*’la birlikte Roma da meydana gelen eyalet değişimleri ve buna bağlı olarak yol ağının batıdan ziyade (Roma İmparatorluğu’nun batısı ve kuzeyi, yol ağı için çok müsait değildi. Sık ormanlar ve bataklıkların yanı sıra yerel kavimlerle olan sürekli savaş hâli engel olmaktaydı. Asia, Arabia eyaletleri ve Mısır her zaman, batıdaki eyaletlere göre daha revaçta idi) doğuya doğru gelişmesi; aynı zamanda Roma’nın, Anadolu üzerinde hak iddia eden *Partlar*<sup>45</sup> ve *Sasaniler*’le olan mücadelesini söyleyebiliriz. Bu mil taşlarının günümüz açısından bir diğer önemi ise: Bir şekilde kayıtlarda bulunamayan yerel yöneticilerin isimlerini: Amasya’da bulunan yazıt başka türlü bulunması mümkün olmayan, *Severus Alexander* döneminde yöneticilik yapan, *Q. Faltonius*

<sup>45</sup> Part- Roma mücadelesinde, doğuda Çin ve Roma münasebetini başlatması açısından en önemli savaş *Carrhae*’dir Detaylı bilgi için bkz. Jason Freewalt, “Roma and China”

*Restitutianus* mil taşlarından belirlenmiştir.<sup>46</sup>, görev sürelerini; bölgenin ismini, geçitleri, ülke sınırları, eyalet sınırlarını ve roma yol ağının belirlemesini kolaylaştırıyor: *Son zamanlarda keşfedilen bir takım mil taşlarının yardımı olmasa idi, Anti-Toros yollarının geri kalanlarını anlamak imkânsız olurdu.*<sup>47</sup> Mil taşlarının çapı ortalama 50, 60 cm., kare ve silindir şeklinde ve toplamda 180 – 300 cm. toprak üstünde 150 cm. bırakılırdı. Gayet kolay seçilebilir şekilde yapılmışlardı. Alain de Lille'nin meşhur sözü: “*Mille viae ducunt homines per saecula Romam*” “*Tüm yollar Roma'ya çıkar*” Bu cümle, Roma yol ağının mükemmelliğini ifade etse gerek. Bu muazzam yol inşası ve ağı ile Roma yolları dünyaya örnek oldu ve yol yapım ilkelerini belirledi.

## **Roma Yolları**

Roma lejyonlarını ve tüccarlarını İngiltere'den Fas'a; Anadolu ve Mısır'dan Sudan ve Etiyopya'ya kadar geniş bir coğrafyaya taşıyan mühendislik harikası olan yollar antik dünyayı da Roma'ya bağlıyordu. Bu yol ağı ise o dönem de mühendislik harikası olan çimento ile sağlamlaştırılan taş döşemeli yollarla gerçekleşmiştir. “*Roma yolları mühendislik harikasıydı sıkı paketlenmiş kum ve çakıllardan, beton veya kaldırım taşlarından yapılmıştı. Bugün bile bu yolların izleri görünüyor*”.<sup>48</sup> Yollar, genellikle nisan ayında inşa edilirdi. İnşa işini arazi mühendisleri üstlenir ve askerler aynı zamanda yol yapımında çalıştırılırdı. Bununla birlikte bazı bölgelerde yerel halkın da yol yapımında çalıştırıldığını da biliyoruz. Bunun karşılığında vergiden muaf olurlardı.

Güzergâh tespit edildikten sonra, yol yapımı çok hassas bir zemin etüdü ile başlardı. Güzergâh da köprü, tünel ve zemin dolgusuna ihtiyaç olup olmadığına dair raporlar tutulurdu. Tabii olarak her yerde yeni bir yol inşa etmeye ihtiyaç duyulmazdı. Bunun yerine mevcut yollar tâdil edilir ve geliştirilirdi. Çünkü Roma yollarının amacı en hızlı ve en az masrafla eyaletleri Roma'ya bağlamaktı. Makedonya, Yunanistan ve Anadolu'da olduğu gibi. Bazı bölgelerde ise tamamen askerî gayeler sebebi ile yollar inşa edilmiştir. İngiltere'de olduğu gibi: Roma yollarının tamamı stratejik öneme sahip güzergâhlardır. Bazı güzergâhlar ise bölge halkı tarafından oluşturulmuştur ama patika hüviyetinden öte bir kıymeti harbiyesi yoktur. Bu yüzden Roma askerî mühendisleri bu yolları Roma'nın askerî ihtiyaçlarına ve hedeflerine göre yeniden inşa etmiştir<sup>49</sup>.

Zemin etüdü yapıldıktan sonra, güzergâhın farklılık gösteren yerleri dikkate alınıp yol çalışmasına başlanırdı. Ayrıca yol yapımı esnasında işçilerin ve yol yapımında kullanılan malzemelerin güvenliği de temin edilirdi. Yol yapımında başlıca kaya, taş ve çakıl dolgu malzemesi olarak kullanılır en son işlemse, kumla düzeltilmiş üst yüzeye işlenmiş yassı taşlar kaplama malzemesi olarak konurdu. Bu üst taşlar ise çimento ile sağlamlaştırılırdı. Yollar, yağmur sularının yolda birikinti yapmayıp yol kenarlarına akması için yollar bombeli yapılırdı. Bu şekilde yağmur sularından etkilenmez ve bakımı kolay olurdu. Yollarda iki sınır vardı: Birinci sınır bombeli kaplama taşlarının bittiği ve taşların kaymaması ya da araçların uyguladığı

<sup>46</sup> David French; “Roma Yolları ve Mil Taşları”, *III. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Ankara, 20- 25 Mayıs 1985, s. 145 ve “Küçük Asya, Roma Yolları ve Miltaşları- 1985”, *IV. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Ankara, 26- 30 Mayıs 1986, s. 109

<sup>47</sup>W.M. Ramsay,1960, ss. 301-302

<sup>48</sup> Victor W. Von Hagen, “From the Roads to the Spiceries from Roman Roads”, (?)

<sup>49</sup> Richard A. Hucker, “ How did the Romans Achieve Straight Roads ?”, *Surveyors Key Role In Accelerated Development*, Eliat, Israel, 2009, s.2

basınçtan dolayı kenara uygulanan baskının emilmesi; ikinci sınır ise: Toprak zeminle yolu birbirinden ayıran ve su kanalının bulunduğu kısımdır. Bu ikinci sınır yolun bombeli yapısından dolayı yolun her iki kenarına doğru akıntı oluşturur ve bu akıntı ikinci sınırdaki kanal sayesinde ya kanalizasyona ya da (yol arazide ise) oluklarla en müsait bölgeye taşınırdı. Yolların görünümü arazi şartlarına göre değişebilirdi<sup>50</sup>. Arazi şartları zorlasa bile, mühendisler askerlerin rahat geçişi için, tekniğin her türlü imkânını kullanıp elverişli bir hat oluşturmayı başarabiliyorlardı: Kayalık yerlerde basamaklı bir şekilde yapıldığı gibi. Ana askerî ve ticarî yolların eni 6- 12 metre, ana yollara bağlı yan yollar ve bölgesel yollar ise 3- 6 metre arasındaydı. Taş ve mermer madenlerine bağlı yollar ise standart sınırların dışında inşa edilebiliyordu. Bilhassa, abidevî binaların inşası için ihtiyaç duyulan görkemli taşlar ve mermer sütunların sevkiyatı özel yollardan temin ediliyordu<sup>51</sup>.

Seyyahları, tüccarları, orduları Roma'ya ve Roma'nın dört bir yanına götüren yollar gücü elinde bulunduranın hâkimiyetinde, Roma'nın en ücra köşesine ve sınırlarının ötesine ulaşmasını sağlıyordu. Roma'da takriben 37 yol inşa edilmişti. Bu yolların inşa tarihlerine göre en önemlilerine değineceğiz: *Via Sacra*, *Via Campania*, *Via Salaria*, *Via Latina*, *Via Appia*, *Via Flaminia*, *Via Aemilia*, *Via Egnatia*, *Via Sebaste*.

**Via Sacra:** (Kutsal Yol) Palatina'ya girişi sağlayan Velia ile Roma Formu'nu birbirine bağlayan<sup>52</sup> Antik Roma'nın ana caddesi olan bu yol, Roma tarihi için ayrı bir önemi vardır. Roma'daki 7 tepeden biri olan Palatinus tepesi üzerine Romulus ilk şehri kurmuştur<sup>53</sup>. Bu bölge tarih boyunca Roma'ya gelen halklarca kutsal atfedilmiş ve tapınma merkezi olmuştu. Romulus'un şehrini kurması esnasında Sabin kralı olan Tatiüs'la önemli dinî ve siyasî işbirliği içerisinde olmuş. Hatta Romulus ve halkı, ilginçtir tamamı Etrüsk dilinde olan, Sabin tanrılarına ibadet etmişti. Tatiüs tanrılar adına 12 sunak inşa etti. Bu bölge yerleşik halk tarafından, dinî olarak önem kazandıktan sonra: *Via sacra olarak adlandırılan bu yol, Palatina'dan tepeleri ayıran vadi boyunca bu kutsal tapınaklara uzanır*<sup>54</sup>. Bu yol aynı zamanda Roma tarihi boyunca garip hâdiselerin gerçekleştiği yer olarak da anılmıştır<sup>55</sup>. *Via sacra'yı önemli kılan bir diğer durum ise: Roma'nın üstünlüğünü ve kutsallığını gösteren en önemli törenlerden biri olan Triumphus*<sup>56</sup> (Zafer alayı) idi: Zafer kazanmış generalin onuruna düzenlenen resmi bir geçit törenidir. Zafer kazanan Romalı, zaferleri için tören yapılmasını talep eder ve talep eden taraf şehir dışında beklemelidir<sup>57</sup>. Bu kurala kesinlikle uyulmalıydı aksi takdirde triumphus iptal edilirdi. Bu törende general dört atın çektiği iki tekerlekli bir araba içinde, önünde teşhir edilen savaş ganimetleri ve esirler, arkasında ise silahsız askerî birliğiyle şehre girer. *Via Sacra* boyunca iki yana dizilmiş halkın arasından geçerek *Capitolium* tepesine ulaşır. Zafer alayı, en önemli dinî tören olan, Jupiter tapınağına kurban

<sup>50</sup> David French, "1991 Yılı Roma Yolları, Miltaşları ve Yazıtları Araştırması", *X. Arştırma Sonuçları Toplantısı*, Ankara, 25- 29 May. 1992, s. 202: "Manavgat ve Akseki bölgesindeki yollar tümü basamaklı ve dardır. Araçlar tarafından kullanıldığına dair bir delil yoktur".

<sup>51</sup> W.M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihî Coğrafyası*, çev. Mihri Pektaş, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1960, ss.55

<sup>52</sup> oxford, 945

<sup>53</sup> Livy,1.6,7

<sup>54</sup> Hamilton Gray, *The History of Etruria*, 2.Cilt, 3. Baskı, J Hatchard and Son, 187, Piccadilly, London, 1844, s. 25

<sup>55</sup> Dio's Roman History, 6. Cilt, 2. Baskı, çev. Earnest Carry, Harvard University Press (Loeb), London, 1955, s. 331

<sup>56</sup> William Ramsay, "Triumphus" *Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, 2. Baskı, yay.haz. William Smith, Wolten and Maberly, Upper Gower Street, London, 1849, s. 1163

<sup>57</sup> Plutarkhos, İskender- Sezar, çev. İo Çokona, Türkiye İş Bankası, İstanbul, 2015, s. 92

sunulması ile son bulur. Roma şehrinin Triumphus ayrıcalığı Romalılarca öyle önemseniyordu ki Marcus Antonius (M.Ö 83- M.Ö 30), MÖ 34 yılında Ermenistan kralı 2. Artavate'yi (M.Ö ? M.Ö 31/ taht süresi M.Ö 54- M.Ö 34) mağlup ettikten sonra, İskenderiye'de zafer alayı tertip etmiştir. Bu durum Roma'da öyle büyük tepkiye sebep oldu ki, Antonius'un taraftarları bile Augustus'un tarafına geçti.

Genelde generaller kazandıkları zaferleri tanrılara adarlar ve bu şekilde kendilerinin, tanrılar tarafından korunduğunu ve zaferini tanrılara borçlu olduğunu halka ilân ederler. Bu konuda en iyi örnek C. Marius'tur: Germen'lere karşı yapmış olduğu zaferden sonra, başarısını Anadolu'daki Ana Tanrıçası'nın yardımı ile sağladığını ilan eder ve şükran için Tanrıça'nın Pessinus'taki mâbedine adak sunar<sup>58</sup>.

**Via Campana:** Campus Salinarum (Tiber'in denize döküldüğü bölgenin Kuzeyindeki tuz madeni alanı) bölgesinden başlayarak Tiber'in sağ kıyısındaki vadi boyunca ilerleyerek Roma önlerine gelir daha sonra geçiş bölgesi olan Tiber adasından nehrin sol tarafına geçilirdi. Bu yol bölgenin en önemli yollarından birisi idi. Kim tarafından yapıldığı bilinmemekle beraber Rasenna döneminde aktif olarak kullanılmış ve Campus Salinarum bölgesindeki tuz sevkiyatının başlıca güzergâhıdır. Bu yol Roma'nın en son işgal ettiği (MÖ. 396) Rasenna şehir devleti olan Veiî' ye bağlı kalmış hatta İmparatorluk devri kitabelerinde bile Ripa Veiens (Veiî Sahili) olarak kaydedilmiştir<sup>59</sup>. Yukarda ifâde ettiğimiz Tiber Nehri'nin kara bağlantısı bu yol tarafından tamamlanıyordu.

**Via Salaria:** Kim tarafından ve kaç tarihinde inşa edildiği bilinmiyor. Başlangıçta Roma'da Via Campana'nın bittiği yerden başlar ve tuz bu yol vasıtası ile Sabinler bölgesine ve Orta İtalya'ya sevk edilirdi<sup>60</sup>. Bu yol daha sonraki süreçte Andriyatik sahiline kadar (Catrum Truentum) uzatılmış ve oradan sahil boyunca kuzeye doğru ilerleyerek Ancona'da Via Filaminia'ya bağlanmış<sup>61</sup>.Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi Roma kendisini yolların birleştiği noktada buldu. Hâlihazırda, bu geçiş bölgesinde olmaktan dolayı iyi kazanç elde ediyordu. Rasenna'nın Roma'ya bırakmış olduğu miras, Roma'da bir zihniyet değişimine vesile olmuş ve Roma içe kapanık durumdan yayılmacı bir siyaset izlememiştir. Bahsettiğimiz bu iki yol (Via Campana ve Salaria) Roma ve Veiî arasındaki mücadelenin temel gerekçesi olacaktı. Zira, Roma artık sadece geçiş bölgesinin getirmiş olduğu ayrıcalıklarla yetinmeyip, ticaretin kaynağına; yani, tuz ticaretine hâkim olmak istemişti.

**Via Latina,** en eski Roma yollarından biri olan Via Latina Roma'yı Beneventuma bağlar, aynı zamanda, kolları Via Appia'dan daha uzağa uzanır. Roma'dan çıktıktan sonra, Tusculum'a (Via Tusculum) kısa bir kolu uzanır. Sırasıyla Ferentinum, Frusino, Fregellae, Fabrateria, Aquinum, Gasinum, Venafrum, Teanum, Allifae son olarak da

---

<sup>58</sup> Atlan, 2014, s. 140

<sup>59</sup> Altan, 2014, s. 42

<sup>60</sup> Altan, 2014, s. 42

<sup>61</sup>William Ramsay, " The Salaria " *Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, yay. haz. William Smith, 2. Baskı,Wolten and Maberly, Upper Gower Street ,London, 1849, s. 1194

Telesia şehirlerinden geçerek Beneventuma'da Via Appia'ya eklenir. Bir geçiş yolu olarak adlandırılan Via Hadriana da Via Latina ile Via Appia'yı birbirine bağlar<sup>62</sup>.

Bu yol ayrıca en erken Roma askerî tarihi için de ehemmiyete haizdi. Roma için askerî önemi olan Algidus geçidini şehre bağlayan stratejik bir yoldu. Via Latine Via Appia'dan önce olmuş olabilir Campania'ya olan rotası açısından. Via Appia'a bu yolun gölgesinde kalmış diyebiliriz. Cales'de bu yol aracılığıyla Roma'ya ulaşımı kolay olan Latin kolonisi inşa edildi, MÖ. 334. Oysa Via Appia Yirmi yıl sonra İnşa edilebildi. Via Latina'nın Roma'ya kazandırmış olduğu fayda ise: Via Appia'nın karşılaşmak zorunda olduğu mühendislik engeller olmaksızın, çok daha fazla tabî bir iletişim hattı izliyordu<sup>63</sup>.

*Via Appia*<sup>64</sup>. *Censor Appius Claudius Caecus* tarafından Roma ile *Campania* ve *Capua*'yı birbirine bağlayan askerî bir yol olarak inşa edildi. *Via Appia* en eski ve başlıca Roma rotalarından biridir. MÖ. 312 yılında açılmıştır. Roma'dan *Boville*'ye (yak. 18 km) uzanan bu yol, dünyada en iyi muhafaza edilmiş yollardan biridir. *Via Appia*, her zaman Roma'nın en meşhur yolu olmuştur. Bu meşhurluğunu öyle ki ilk muhteşem ölçü ve bilimsel temeller üzerine konulmasından gelmektedir. Bu yol üstesinden gelinmesi gereken çok sert doğal engellere sahipti ama uygulanan yöntem sayesinde köprüler ve geçitler inşa edilerek bu zorlukların üstesinden gelinmiş ve tamamlandığında da yolların kralı ünvanını almaya hak kazanmıştı<sup>65</sup>.

Roma'da sadece kara yolları mühendislik harikası değildi, su yolları da aynı mühendislik dehasının ürünüdür *Consul Caecus, Volsc* Dağları'ndan Roma'ya bir su kemeri de inşa ettirmiştir<sup>66</sup>.

Bu yol, Caesar döneminde Roma'nın kaderini belirlemiş ve iç savaş esnasında Caesar'ın bu yola hâkim olmasıyla Makedonya, Anadolu, Mısır bağlantısını sağlamlaştırmış ve meşhur sözü *Veni Vidi Vici* (geldim, gördüm, yendim) den sonra Roma'ya bu yol üzerinden dönmüştür. Roma'nın generali ve kanun koyucusu olarak bu yol Caesar' a önemli ölçüde hizmet etmiştir.

Bu tür çalışmaların yanında; Romalı'lar yarımada üzerinde olmalarından ve *Tiber Nehri'nin* kendilerine bahşetmiş olduğu imkânlardan dolayı deniz ticaret yollarına büyük önem verdi. Karada ve denizde üstün güç olabilmesi için öncelikli olarak kendisini tehdit eden *Samnitler*'e karşı mücadele etmesi gerekiyordu. 310 yılında başlayan savaşta Etrüskler ve Marslar *Consul Fabius Maximus Rullianus* tarafından mağlup edilince, Samnitler ile

---

<sup>62</sup> William Ramsay, "Via Latina" *Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, yay. haz William Smith, 2. Baskı, yay. Wolten and Maberly, Upper Gower Street, London, 1849, s. 1194

<sup>63</sup> Thomas Ashby, "Latina, Via", *Enciclopedia Britannica*, 16. Cild, 11. Baskı, yay. haz. Cambridge University, yay. Cambridge Univ. Press, New York, 1911, ss. 243, 44

<sup>64</sup> Livy, 9.29

<sup>65</sup> William Ramsay, "The Via Appia" *Dictionary of Greek and Roman Antiquities*, yay. haz. William Smith, 2. Baskı, London, 1849, s. 1194

<sup>66</sup> Lvy, IX.29

Romalılar bir mütareke imzaladı. Bu savaşta Via Appia Roma'yı galibiyete taşımıştır.<sup>67</sup> Roma bu savaşlarda askeri gücünü test etmenin yanında askerlerin hızlı bir şekilde muharebe alanına ulaşması ve cephe gerisinde erzaklarına da aynı hızla sevk edilmesi için yol inşasına önem verdi. Özellikle Roma savaş sanayisinde gelişmesine muvazi olarak Roma yollarına önem vermiştir. Savaş arabalarının ve kuşatma aletlerinin sevkinde büyük rol oynamış olsa gerekir.

**Via Flaminia**<sup>68</sup>: Gaius Flaminius tarafından MÖ. 220 inşa edildi. Roma'dan Appennine Dağları üzerinden Ariminum'a ulaşır ve Roma'yı Andriyatik Denizi'ne bağlar.

**Via Aemilia**<sup>69</sup>: Consul Marcus Aemilius Lepidus zamanında tamamlandığı için (MÖ.187) Consul'ün adından mülhemdir (daha sonra Augustus ve Trajan tarafından tamir edildi). En önemli Roma anayollarından biridir Kuzey İtalya Ovası'nda, Ariminum'dan yani Via Flaminia'nın bittiği yerden başlar ve kuzeydoğuya doğru (283 km) Placentia'ya uzanır; Ravenna hariç, bölgenin en önemli şehirlerini Roma'ya bağlamıştır. *M. Aemilius Scaurus, Censor MÖ. 109, Via Aurelia'yı Dertona ve Vada Sabatia ya uzatan başka bir Via Aemilia'yi inşa etti*<sup>70</sup>. Roma'nın gelişimine paralel olarak daha sonra Augusta Praetoria, Seusia ve Aqueilia'ya kadar ulaşır. Bu yolun en önemli getirisi ise *Gisalpina Gaul* (Gallia Gisalpina) yı hızlı bir şekilde Romalılaştırdı.

**Via Egnatia ve Sebaste**: *Pön Savaşları* Roman'ın hem gücünü hem de zayıflığını göstermesi açısından önem arz etmektedir. Üç safhaya ayrılan bu savaşlar: 1. *Pön Savaşı* (M.Ö.264-241), 2. *Pön Savaşı* (M.Ö. 218-201), 3. *Pön Savaşı* (M.Ö. 149-146).<sup>71</sup> Roma için 2. Pön Savaşı çok önemli bir hadisedir ki, büyük Kartacalı komutan *Hannibal*'in (M.Ö.247-183) neredeyse Roma'yı yok edebileceği bir savaş olmuştur. *Hannibal*'in savaşın başlangıcında ki başarısı zamanla takviye güçlerin gelmemesi, Roma ile anlaşma imzalamış Latin ve Etrüsk şehirlerinin Roma'ya sadık kalması ve kuzey de iskân halindeki yerel kabilelerin saf değiştirmesi gibi nedenlerle aleyhine gelişmiştir. İspanya'nın Roma tarafından işgaliyle *Hannibal* kara yolu desteğinden mahrum kalmıştı ve yarımada içerisine hapsolmüştü *Hannibal*'in askeri dehasının ana kara ile bağlantısının kesilmesinin getirmiş olduğu zorluk karşısında çaresiz kaldığını görebiliyoruz. Şayet *Hannibal* takviye birlik almada ve mevcut birliklerini sevk etmede Roma'nın hâkim olduğu imkânlarla haiz olsaydı muhtemelen savaşın seyri değişirdi. Zira *Hannibal* Kartaca'ya geri çağrıldığında izlemiş olduğu yol deniz yolu olmuştur.

O dönemde Kartaca denizlerde de gücünü kaybetme arifesindeydi. Sonuç olarak Romalı komutan Cornelius Scipio tarafından Kartacalı'lar yenilgiye uğradı ve *Scipio*'ya

---

<sup>67</sup> Romalılar *Allia Nehri -Savaşı-* (M.Ö.387) kenarında aldıkları büyük mağlubiyeti asla unutmadılar. Böylelikle yol ağlarıyla Galler felaketinin tekrarlanmaması için bilhassa orduların sevkine ve cephe gerisinde orduya zamanında takviye ve teçhizat sağlayacak sistemi inşa ettiler. *Dictator M. Furius Camillus* komutasında Roma bu durumdan kurtulabilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Livy, VI. 2- 20 ayrıca bkz. Atlan, 2014, ss. 44- 49

<sup>68</sup> Livy. 26.8,9

<sup>69</sup> Livy, 39. 2,3,4

<sup>70</sup>Edward Togo Salmon, " Via Aemilia", *The Oxford Classical Dictionary*, yay. haz. Cary, M., Nock, A. D., vd. , 4. Baskı, Oxford University Press, Bombay Calcutra Madras ?sor, 1957, s. 944

<sup>71</sup>Halil Demircioğlu, Roma Tarihi, 1. Cilt, 6. Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2015, ss, 224- 274

“*Africanus*” (Afrika fatihi) ünvanı verildi. Roma Kartaca’dan sonra Makedon Krallığına ve Hannibal’le anlaşılan şehirlere yöneldi. Roma’nın bu intikam savaşından Helen şehirleri de payına düşeni alacak ve Roma genişlemesine müsavi olarak yol ağını da uzatacak idi. Roma artık Makedon Krallığı üzerinde hâkimiyet sağlamış oluyordu. Bu şekilde hem 5. *Philipp*’e (MÖ. 221- 179) Roma’ya karşı Kartaca ile yaptığı antlaşmanın cezasını vermiş oldu hem de sınırlarını genişleterek büyük ganimetler elde etti. Roma, her ne kadar yarımada olsa ve denize açılan nehirlerle sahip olsa bile Pön Savaşları’na kadar ağırlıklı olarak kara ordusu olarak kaldı. Pön savaşları Roma ordusunda önemli değişiklikler yaptı<sup>72</sup> Roma, Kartaca’yı hâkimiyeti ne aldı. Fethedilen toprakları ise *ager publicus* (kamu toprağı) ilan etti; Akdeniz’de üstünlük sağladı ve deniz ticaretini de bu sayede kontrol edebildi. Kartaca savaşları sonrasında Roma hâkimiyetine giren: *Sicilya, Sardunya-Korsika ve Hispania* Roma’nın ilk eyaletleri olmuştur (Akdeniz ticareti ve bilhassa Mısır Roma için öyle önem arz etmektedir ki, Roma idarî olarak ikiye ayrıldıktan sonra Batı Roma’nın yıkılmasında Akdeniz’de ki hâkimiyetini kaybetmesi etkili olmuştur). Kartaca’nın akıbetinin ne olacağı çok tartışıldı.

Kartaca’nın mukadderatı hakkında Marcus Cato ve Publius Scipio Nasica tartışmaları: Yaşlı Cato’nun “ *Kartaca yok edilmli*” bu sözüne karşılık Nasica’nın meşhur sözü: “ *Kartaca bağışlanmalı* ”<sup>73</sup>. Roma’da Cato’nun liderlik ettiği muhafazakârlar daha baskın çıktı ve Hannibal’ın askerî dehasının intikamını Roma Kartaca’dan nihayet almış oldu. Roma Kartaca’yı tamimiyle imha<sup>74</sup> ettikten sonra ise, Makedonya hâkimiyetiyle (3. Makedonya Harbi M.Ö. 149- 146)<sup>75</sup> kuzeyini tahkim etmiş oldu. Roma’nın bu bölgede M.Ö.2. yüzyılda inşa etmiş olduğu *Via Egnatia* yolu bölgenin en önemli ana yolu olmuştur. Romalılar burada koloniler kurmuş ve bölgedeki (Philipi) zengin maden yataklarını Roma’ya sevk etmişlerdi. Geriye Gallia (Galya) bölgesi kalacaktı ki bu bölgeye de *Julius Caesar* Roma hâkimiyetini tesis edecektir. Bilhassa Caesar’ın *Gallia* fethinde (MÖ. 58- 51)<sup>76</sup> kullanmış olduğu teknik ve inşa yöntemleri Roma’nın bu alanda ne dereceye ulaştığının göstergesidir.

Roma zenginliğini savaş ganimetlerinden ya da vergilerden elde etse de en önemli gelişimini MÖ. 27- MS. 180 yılları arasındaki *Pax Romana* “Roma Barışı” veya *Pax Augusta* “Augustus Barışı olarak”<sup>77</sup> bilinen dönemde elde etmiştir. *Pax Romana* döneminde sayısız yollar ve köprüler yapıldı. Ayrıca, *Lejyonlar buldukları bölgede halka nasıl köprü ve yol yapılacağını öğretti. Lejyonlar bekçi istasyonları ve güvenlik kuleleri dikti. Bu şekilde güvenlikle birlikte büyüme, özgürlük, ticaret ve hareketlilik de geldi.*<sup>78</sup> Augustus dönemi

<sup>72</sup>Kartacalılar, Romalılar’ın donanmasının kendilerine üstün gelebilecek şekilde hızlı ve seri hareket eden gemilere sahip olabileceklerini tahmin etmemişlerdi. Detaylı bilgi için bak, Polybius, 1.7,8- 1.59,60. Ayrıca MÖ. 260 yılında Romalıların deniz savaşlarında geliştirmiş olduğu Roma savaş gemilerine “*Quinqueremis*” monte edilen, “*Kuzgun*” adı verilen bir saldırı silahı geliştirmişlerdi. Detaylı bilgi için bak. Neil Faulkner; Roma: *Kartalların İmparatorluğu*, çev. Çağdaş Sümer, Yordam Kitap, İstanbul, 2015, s. 102 ve Polybius, 1. 65, 66

<sup>73</sup> Plutarch’s Lives, “ Themistacles and Camillus Aristides and Cato Majorciman and Lucullus”, çev. Bernadotte Perrin, cild 2, 5. baskı, Harvard Univ. Press, London, 1968, s. 383

<sup>74</sup>Kartaca’nın Romalılar’ca imhasında, Lut Gölü’nden temin edilen zift bağlantısı. Detaylı bilgi için bak. Fernand Braudel, “Şafak”, *Akdeniz: Tarih, Mekân, İnsanlar ve Miras*, 4. Baskı, çev. Necati Erkurt, yayımcı, Fernand Braudel, Metis Yay. İstanbul, 2015, s. 71

<sup>75</sup>Atlan, 2014, ss. 114- 116

<sup>76</sup>Atlan, 2014, ss. 179- 185

<sup>77</sup>Britannica Online Encyclopedia, <https://global.britannica.com/event/Pax-Romana>

<sup>78</sup>Victor W. Von Hagen *Roads*, “from The to the Spiceries”, (?)



Roma'nın cumhuriyetten imparatorluğa geçtiği dönem olarak tanımlanır. Bu değişim Roma'nın her köşesinde kendini hissettirmiştir ama Anadolu, mevcut konumundan dolayı, bu değişikliklerin en fazla hissedildiği yer olmuştur. Anadolu, Roma öncesinde de şüphesiz yol ağına sahipti ama bu yol ağı çok iptidai bir hâl arz ediyordu: “Öyle ise Anadolu yollarının Roma devrinden evvelki tarihi şudur: Kolay ve tabii bir şebeke, aslen memleketin başka bir vaziyeti zamanında idareyi kolaylaştırmak için teessüs etmiş olan bir takım güç yolların yerini tedricen almıştır”.<sup>79</sup> Roma öncesi Pontus ve Bithynia Krallıkları tarafından inşa edilmiş yollar Roma zamanında geliştirilmiş ve Roma'nın değişiminin bir parçası olan eyalet sistemlerinin oluşturulmasının tabii bir sonucu olarak karşımıza çıkmıştır.” *Roma devrinde başlıca gaye muhtelif vilayetleri Roma'ya bağlamaktı ve bunun için münakale şebekeleri şarkla garp arasında uzanıyordu. Roma hükümeti, daha hiçbir Romalı Anadolu'ya ayak atmadan başlamış bir şebekeyi ikmâl etti*.<sup>80</sup>

Anadolu'da yolların inşa edilme gayesi, merkezi yapıyı güçlendirmek ve eyaletleri Roma'ya bağlamaktı. MÖ. 129'da Prokonsül Manius Aquilius, Asia<sup>81</sup> eyaletinin yollarını tanzim ederek Roma için bu bölgede meydana gelecek tehlikelerin önüne geçmeye çalışmıştır. Augustus Actium Savaşı'ndan sonra en önemli mücadeleyi Anadolu'da Homonadlar'a karşı vermiştir. Augustus'un görevlendirmesiyle Public Sulpicius Quirinus<sup>82</sup> bölgeyi Roma hâkimiyetine tâbi kılacak ilk atılımı yapmış ve bu savaşla bölgeyi tamamıyla Roma hâkimiyetine almıştır. Roma'nın hâkimiyetinin kalıcı olması için ihtiyaç duyulan insan gücünü yine bölge haklından temin etmiştir. Bölgedeki insanlara Roma kültürünü zorla benimsetmişti<sup>83</sup>. Antioch, 5. Galler Lejyonu tarafından kuruldu. Roma kolonilerinin temeli atılmış oldu. Kazanılan zaferi sağlama almak ve kolonilerin bağlantısını sağlamak için bir yol ağı oluşturuldu Roma'nın Anadolu 'da inşa ettiği en önemli yol *Via Sebaste* (MÖ. 6)'dır. Augustus tarafından inşa edilen yol Anadolu'daki en önemli yol olmuştur. Ramsay'in araştırması esnasında ortaya çıkardığı mil taşı da bu yolun varlığını ve güzergâhını tespit etmiştir<sup>84</sup>.

Roma İmparatorları içinde mimarî ve yol inşası denildiğinde akla ilk gelen *İmparator Trajan* (MS. 98- 117)'dir. Trajan, Roma İmparatorluğu'nun sahip olduğu en önemli yolların mimarıdır, Anadolu'da mevcut Roma yollarını geliştiren de Trajan'dır. Bu yolların büyük bir bölümü Augustus zamanında Anadolu'da inşa edilen yollardır.

Yol yapımına önem verilmesi askerî ve ticarî gelişimin bir nedenidir. Bunun yanında her toplumda olduğu gibi Roma toplumu da zenginleştikçe ve geliştikçe lüks hayatı benimsedi. Lüks hayatın içtimaî hayata yansması ise doğudan gelen mallara sahip olmaktı. Bilhassa Roma aristokrasisi doğudan gelen, baharat, çeşitli süz eşyaları, çeşit çeşit kumaşlara büyük rağbet gösterdi. Bu ürünler ya soyguncular ya da bozuk yollardan dolayı Roma talebini karşılayamıyordu. Bunun için hem ticareti geliştirmek hem de Roma'nın ihtiyaç duyduğu

---

<sup>79</sup>Ramsay, 1960, s. 44

<sup>80</sup>Ramsay, 1960. S. 46

<sup>81</sup> Ramsay, 1960, s. 48

<sup>82</sup> Tacitus, Annales, Book III. 48

<sup>83</sup> David M. Robinson, “A Preliminary Report on the Excavations at Pisidian Antioch and Sizma”, American Journal of Archaeology. Vol. 28, No: 4 oct- dec 1924, p. 435- 444

<sup>84</sup>Ramsay, 1960, s. 48

malların güvenle ulaşması için Roma'dan doğuya bir dizi yol çalışmaları başladı MÖ. 129 yılında. Bilhassa günümüz Türkiye sınırlarında. Trajan, Roma karayolu ağını imparatorluğun en uzak köşelerine kadar uzattı<sup>85</sup>.

Roma yol ağının muazzam bir mühendislik harikası olduğunu ve bu ağın Roma'nın Etrüsk hâkimiyetindeki sürecini, Cumhuriyeti ve İmparatorluğu nasıl merkeze bağladığına ve bu sürecin nasıl gerçekleştiğine yukarıda değinmeye çalıştık. Roma yol ağı bugün dahi varlığını koruyabilmiştir. Arkeolojik kazılarla gün yüzüne çıkarılan yol kalıntıları hâlâ muazzamlığını muhafaza ediyor. Meselenin bir diğer yanı ise Roma'dan sonra Roma hâkimiyetinde bulunan bölgelerde kurulan devletlerin de bu yol ağını kullanması ve zamanın getirmiş olduğu gelişim ile bu yolların izlerinin kaybolması ya da hâlihazırda yerleşim bölgesi olan yerlerde kazı çalışmasının yapılamaması gibi pek çok nedenlerden ötürü bu yol ağının tam olarak gün yüzüne çıkartılamaması büyük bir kayıp ama buna rağmen Roma Yolları'nın izini günümüzde en iyi görebileceğimiz yerler İngiltere (Latince, *Britannia*) ve Filistin'dir (Latince *Iūdaea*).

İngiltere'de Romalılar M.Ö. 1 yüzyılda yol düzenlemesine ve yapım çalışmasına başlamıştı. “*Ordu ilk stratejik Roma yol ağını, bilhassa, Exeter, Lincoln, Gloucester, York, Caerleon ve Chester arasındaki lejyon kalelerinin askerî irtibatını ve sevkiyatını kolaylaştırmak için inşa etti*”<sup>86</sup>. İhtiyaca göre bazı yollar ağır yük vagonlarının dahi kullanılmasında herhangi bir zorluk meydana gelmemesi sağlam malzemelerden yapılmıştı; her mevsim ve hava durumunda kullanılması için kaldırım ile döşenmişti. Diğerleri ise, genelde, daha sade malzemeden inşa edilmiştir Roma Britannia'sında. MS. 180 yılına kadar bilinen ağın çoğu tamamlanmıştı. Roma Britannia'yada sadece yol değil aynı zamanda muazzam limanlar, kaleler, gözetleme kuleleri askerî kışlalar inşa etmiştir. Şüphesiz, Roma Britannia'sında Roma'nın en abidevî yapısı, Antonine (L. *Vallum Antonini*) (MS. 142) ve Hadrian (MS. 122) duvarlarıdır (L. *Vallum Aelium*). Adanın en dar bölgelerinde inşa edilmiş ve enlemesine kesen bu iki devasa duvar Roma savunma sisteminin mühendislikle birleşince neler yapabileceğinin en iyi iki timsali olsa gerek.

Roma M.Ö 43'ten MS. 410 yılında terk ettiği yıla kadar Britannia'da sayısız eserler bırakmıştır. Bu eserlerin çoğu barbar yerlilerce yağmalanırken birçoğu da bakımsızlıktan harabeye dönmüştü ama yollar ana hatlarıyla varlığını korudu. Şüphesiz Roma'nın ayrılmasından sonra sistematik yol inşası devam etmedi ve gelişim gösteremedi 18. yüzyıla kadar. Roma yolları 18. yüzyıla kadar varlığını muhafaza etti.

## Sonuç

Roma, yol ağlarının temelini Etrüsk mirası üzerine kurarken Roma dehâsı bu mirası geliştirmiş ve askerî ve ticarî güç aracı olarak kullanmıştır. Sınırları geliştikçe rejim değişikliğine ihtiyaç duymuştur. Bunun için, Roma'yı imparatorluğa taşıyan müesseseler doğu tecrübesinin ilhaki ile başarılı olmuştur, zira İskender'in teşebbüsü haricinde Batı'da imparatorluk tecrübesi yoktu ama İskender sonrası kurulan devletler, doğudan aldıkları mirası Roma'ya taşımışlardır. Roma bu müesseselerle ve yol ağı ile bilinen dünyanın batısındaki son imparatorluk idi. Roma

---

<sup>85</sup>Victor W. Von Hagen, “From the Roads to the Spiceries from Roman Roads”, (?)

<sup>86</sup>Hucker, 2009

fetihlerle zenginleşmiş ve yol ağı sayesinde bu zenginliği sağlama almıştı. M.S 1. Yüzyılda Batı'nın ticarî olarak Doğu'ya vaat edebileceği pek bir şey yoktu bu yüzden ticaret doğudan batıya doğru yapılmakta idi. Yol ağı sayesinde Çin'de üretilen bir malın Roma'ya ulaşım süresi kısalmış; kurunlar sayesinde güvenlik temin edilmişti. Bu durum, her türlü ürünün Roma'ya akmasını sağlamıştır. Özellikle baharatın, ipeğin, doğuya ait süs eşyalarının, çeşit çeşit kumaşların, kölelerin, egzotik meyvelerin, hayvanların Roma'da rağbet görmesi, tüccarlar için Roma'yı cazibe merkezi haline getirmiştir. Herhangi bir zorluk karşısında, nasıl olsa, Roma tüccarlarının giremediği yere Roma orduları giriyordu. Tüccarlar devlet tarafından ayrıcalıklı bir sınıf hâline dönüşmüştü.

Yol ağı ile, bilhassa, mutfak ürünlerinin temini kolaylaştı ve ucuzlaştı. Bu durum da Romalıların doğunun lezzetlerini tatma fırsatı verdi ve Roma mutfağı doğulu gıdalar ile dolup taşı. Elbette bu etkileşimin olumsuz yanları da olmuştur. Zenginlik rahat ve rehâveti de getirmiştir. Bu gerçeği yıllar öncesinden sezan, Romalı şair ve filozof Titus Lucretius Carus veciz bir cümlesi: Rahat ve rehavet kılıçtan beter kesti bizi.

Roma'daki bu durum, halk üzerinde fevkalâde tesir etmiş ve Roma'yı müreffeh bir şehir hâline getirmiştir. Zamanla şehirde nüfuz artmış ve antikçağın en kalabalık ve ehemmiyetli şehri olmuştu.

Roma İngilizler'i medeniyetle tanıştırmış ve onlara ufuk açıcı eserler bırakmıştır. Batı Roma'nın yıkılmasından sonra ise, Barbar kavimler Roma medeniyeti üzerine bir tuğla koymadan bile orta çağa kadar Roma yolları başta olmak üzere pek çok yapıyı kullanacaktı. Roma'nın yıkılırken, ardında bıraktığı eserler ile İngiliz ve Germen barbar topluluklarını medeniyete kazandırmıştır.

Roma Batı ve Doğu medeniyetlerinin tecrübesini uhdesinde cem etmiş ve yeni bir medeniyet yaratmıştır bu medeniyet modern çağı inşa etmiştir.