

LA SCOPERTA DEI RESTI D'UNA STRADA ROMANA TRA LAVARIGO E GALLESANO

IVAN MILOTIĆ
Zagabria

CDU 625.7+904(497.5Lavarigo/Gallesano)
Sintesi
Settembre 2011

Riassunto: In questo lavoro sono descritti i resti di un'antica strada che collegava Lavarigo (Loborika) e Gallesano. I resti della strada, scoperti grazie a perlustrazioni sul territorio, sono analizzati dettagliatamente e inseriti nella situazione della rete viaria romana in Istria. Sia i reperti sia la logica del tracciato sono valutati, inoltre, nell'ambito della Via Flavia, poiché probabilmente si trattava di una sua diramazione presso Gallesano, da dove proseguiva in direzione di Porto Badò.

Abstract: This paper describes remnants of an ancient road that used to connect Lavarigo/Loborika and Gallesano/Galižana. The remnants of the road discovered owing to patrols in the area are thoroughly analysed within the state of the Roman road network in Istria. Furthermore, both the remnants and the logic of their layout are evaluated as part of Via Flavia considering that it was probably one of its ramification in the vicinity of Gallesano wherefrom it continued towards Porto Badò/Luka Budava.

Parole chiave: strada romana, Lavarigo, Gallesano, ruderi, bordi stradali, via Flavia, strade romane in Istria.

Keywords: Roman road, Lavarigo/Loborika, Gallesano/Galižana, remains, curb stones, via Flavia, Roman roads in Istria.

1. Introduzione

Agli inizi del 2011 Gianfranco Abrami di Petrovia, noto fotografo istriano del patrimonio culturale e sicuramente uno tra i migliori conoscitori del territorio dell'Istria, mi comunicò di aver trovato tra Lavarigo e Gallesano, durante una delle sue perlustrazioni lungo la parte meridionale della penisola, i resti solidamente conservati e ben visibili di un'“antica strada” di pietra. Aggiunse, inoltre, che anche nei mesi precedenti, a più riprese, aveva visitato quest'area proprio per appurare meglio lo stato dei sorprendenti resti che non aveva notato in nessun'altra parte dell'Istria e che irresistibilmente gli ricordavano le antiche strade romane, resti simili

a quelli già scorti in altre parti della Croazia. L'11 marzo 2011 abbiamo percorso assieme il citato tratto di strada, lungo circa 5 km, accanto al quale corre, più o meno parallelo, un sentiero sterrato. In quest'occasione abbiamo fatto assieme un sopralluogo dettagliato sui resti, misurandoli e scattando fotografie per la documentazione, con l'intenzione di cercare di appurare in seguito il contesto e l'epoca di costruzione di questa struttura viaria. Dopo aver lungamente acquisito conoscenze in materia, studiato i resti e il contesto storico-ambientale dell'area del ritrovamento, ci siamo decisi di pubblicare le nostre riflessioni e le conclusioni riguardo a questa località.



La parte meglio conservata del tratto tra Lavarigo e Gallesano

2. *Descrizione dei resti ritrovati*

Dirigendosi verso occidente per la strada asfaltata che parte dalla chiesa parrocchiale di S. Fiore a Lavarigo, dopo un centinaio di metri sulla destra inizia il sentiero in pietrisco che porta verso Gallesano. Si tratta di una strada non assestata, però abbastanza usata, che non attraversa alcun villaggio e scorre attraverso prati e boschetti. Quasi fino a Gallesano ai suoi bordi ci sono interminabili immondezzai, montagne di rifiuti e depositi abusivi. Il sentiero, con le sue numerose diramazioni, è riportato nei piani catastali e nelle carte geografiche dell'Istria in scala 1:25000.

Alcune centinaia di metri dopo aver imboccato l'inizio del sentiero a Lavarigo, nella parte centrale inizia a comparire la linea artificiale di pietre irregolari che forma il margine della strada più antica. Anche se i resti sono in parte ricoperti di terra e dalla ghiaia portata in seguito, essi risultano chiaramente visibili. Sin dal primo momento della loro apparizione diventa chiaro che l'attuale sentiero è spostato verso destra (guardando da Lavarigo verso Gallesano) rispetto a quello precedente, in modo da comprendere appena metà e in alcuni punti solo un terzo della sua superficie. Proseguendo lungo il tracciato ben presto si comincia a scorgere la parte centrale della vecchia strada, all'interno del marciapiede. Questa è leggermente incurvata, a schiena d'asino, lastricata con piccoli blocchi di pietra irregolari (delle dimensioni di c.ca 10x5 cm, ma anche più grandi), posti pure in maniera irregolare. La larghezza dei resti visibili e conservati della strada varia da 2,8 a circa 3 m, in quanto alcune sue parti sono ricoperte da terra e pietrisco d'epoca più recente che si trova lungo il bordo dell'odierno sentiero. In quest'occasione è stata compiuta soltanto un'esplorazione visiva, senza rimozione del materiale depositato per stabilire la reale larghezza della vecchia strada. Supponiamo che l'antica via potesse essere in alcuni punti più larga di oltre 0,5 metri rispetto ai resti oggi visibili.

Le tecniche e le modalità di costruzione dell'antica strada sono svelate al meglio nei tratti contraddistinti dai numerosi solchi scavati dall'acqua, dalle scanalature e dagli avallamenti che rimangono umidi per lungo tempo in seguito alle pozzanghere formate dalla pioggia. In questi punti si vede chiaramente la sezione del vecchio sentiero, mentre nei luoghi dove l'acqua ristagna i sedimenti di fango e di altro materiale organico sono dilavati, fatto che consente di osservare la struttura lapidea dell'arteria. In questi settori (che sono numerosi) si nota una maggiore concentrazione di



Resti del bordo a testimonianza che la strada era rialzata rispetto al livello del terreno

pietre irregolari di minori dimensioni, sicuramente portate sistematicamente dai dintorni. Benché si tratti di un terreno carsico con paesaggio lievemente ondulato, sui campi intorno al sentiero non c'è una grande concentrazione di pietre calcaree e di piccoli sassi; anzi le parcelle agricole circostanti sono caratterizzate da un eccezionalmente profondo strato di terra rossa pura (ben visibile soprattutto nei numerosi scavi accanto al sentiero), senza interpolazioni di pietrame: il che è stato una sorpresa sia per l'autore di queste righe sia per Gianfranco Abrami.

La vecchia strada verso Gallesano si è completamente adattata alle caratteristiche del rilievo e non incide in alcun punto sul paesaggio con strutture come argini, canali, massicciate e simili. La strada non è lineare ma leggermente curva, si arrampica sulle colline e scende nelle vallate seguendo ovunque le caratteristiche del terreno. Nonostante il suo anda-

mento, le quote d'altitudine all'inizio della strada (non lontano dalla chiesa di San Fiore) e a Gallesano (a un centinaio di metri dal cavalcavia della cosiddetta Ipsilon istriana) sono quasi identiche. I resti meglio conservati dell'antica strada si trovano nelle salite e nelle discese più ripide, nonché nelle curve più ampie, dove il tracciato in gran parte coincide con l'attuale sentiero sterrato. Abbiamo osservato che sulle salite la vecchia strada, di regola, si eleva rispetto al terreno circostante, il che si nota soprattutto sulle pietre del margine che in alcuni punti sono innalzate di oltre 13 cm rispetto al livello del suolo. Nelle salite e nelle discese le pietre del marciapiede sono più grandi, meglio lavorate con lo scalpello e sistemate con maggior cura. In questi tratti si osserva anche una maggiore solidità costruttiva e di conseguenza una migliore conservazione. Lungo i 5 km del tracciato i resti dei bordi s'incontrano da entrambi i lati, sempre dalla parte nella quale la vecchia via entra nel corpo di quella attuale, mentre dall'altra parte, laddove l'antica strada abbandona quella esistente, sono probabilmente ricoperti. Le pietre marginali però non si trovano mai contemporaneamente da entrambi i lati, cosicché in nessun punto è possibile stabilire dove si trovano entrambe le estremità (cioè i bordi) della vecchia strada e quindi nemmeno determinare la sua reale larghezza.

L'autore di questo contributo e Gianfranco Abrami sono convinti che



Il tracciato della strada nel corso delle ricerche e misurazioni

questi sono i resti di una vecchia strada e non di un semplice sentiero. Le caratteristiche di costruzione, la notevole solidità e la larghezza indicano l'importanza che la viabile deve aver avuto a livello locale ai tempi della costruzione. Il problema nell'identificazione di simili impianti è quasi sempre rappresentato dall'inesistenza di qualsiasi fonte o traccia storica riguardante la costruzione. L'altro problema consiste nella mancanza di indicazioni e di criteri in base ai quali datare l'epoca di costruzione della strada o il periodo d'uso originario. Un'ulteriore circostanza aggravante è il fatto che la strada, escluso il punto di partenza a Lavarigo e quello d'arrivo a Gallesano, in nessun tratto attraversa un luogo abitato o una località storica, se si eccettua il passaggio sotto alla collina di San Silvestro (125,5 metri s.l.m.), dove sono stati rilevati resti altomedievali.

3. Criteri per un tentativo di datazione

In situazioni come questa, quando mancano indicazioni dirette per una datazione, la scienza fa ricorso a elementi indiretti di natura contestuale per adottare dei criteri di determinazione. Questi elementi possono essere: località storiche vicine, resti conservati di cultura materiale nei pressi della strada, caratteristiche generali delle rovine e simili. Per il caso sopra descritto come criteri per la datazione saranno assunti: le caratteristiche generali dei resti conservati e le indicazioni sulle località storiche circostanti.

3.1. Caratteristiche generali dei resti della strada come criterio per una sua datazione

Una volta concluso il sopralluogo sui resti della strada, la prima conclusione che è emersa è quella riguardo alla considerevole antichità del tracciato e delle pietre che lo compongono. La sua origine remota si manifesta attraverso la notevole deviazione rispetto al sentiero sterrato attuale, che può essersi verificata gradualmente in un lungo periodo di tempo durante il quale, in seguito al mancato uso, i bordi della vecchia strada sono stati ricoperti da terra, ghiaia, altro materiale organico, nonché dalla vegetazione. L'altra caratteristica della strada è il suo tracciato naturale, la logicità del percorso seguito (vengono evitati i rilievi come la

collina di San Silvestro, le doline vicine, nonché elevazioni simili nei punti di partenza e di arrivo) e il completo adattamento alle caratteristiche del rilievo, al fine di rendere quanto più semplice la costruzione (mancanza di fenditure, terrapieni, tratti molto ripidi). L'ulteriore peculiarità della strada è la sua proporzionalmente grande e quasi identica larghezza lungo tutto il percorso che, secondo le nostre stime, si aggira sui 3,3 metri.

Tra i criteri tecnici di esecuzione, va rilevata la qualitativa costruzione dei bordi della strada che delimitano la sua struttura e che oggi rappresentano la maggioranza dei resti conservati. Quando la via fu costruita, le pietre del marciapiede lungo tutto il tracciato erano innalzate rispetto al suolo di circa 10 cm, il che impediva ai rivoli d'acqua e al movimento naturale del terreno di portare sul tracciato sabbia, terra, pietre, erba, foglie e resti vegetali. In alcuni tratti dove la parte centrale è conservata si può osservare come questa sia stata realizzata a schiena d'asino per permettere all'acqua di defluire verso i bordi e verso i terreni circostanti, mantenendo asciutta la parte più usata. Nei punti dove si è mantenuto il corpo della struttura stradale si nota la sua costruzione stratificata. Anche se la superficie della strada era grezza e non lastricata, la carreggiata era proporzionalmente asciutta e del tutto transitabile con qualsiasi condizione meteorologica. Questo è particolarmente importante a causa degli avallamenti naturali sul percorso. In questi punti l'odierna strada sterrata mostra grandi carenze costruttive, poiché rimane umida, fangosa e piena di melma per diversi giorni anche dopo una quantità minima di precipitazioni.

3.2. Indicazioni sulle località storiche circostanti

All'inizio del percorso a Lavarigo, nel luogo dove si trova la chiesa parrocchiale, sono stati trovati numerosi materiali di epoca romana. Il reverendo Dragutin Domšić, parroco attuale di Gherdosella e Sarezzo, rammenta che, mentre espletava il suo servizio a Lavarigo, durante i lavori edili sul sagrato della chiesa parrocchiale di San Fiore, furono trovati nel muro di recinzione numerosi frammenti lapidei con iscrizioni romane. Molti anni prima, durante il restauro della chiesa effettuato nel 1902, vennero scoperti materiali bizantini dei secoli VII e VIII¹. Nel non lontano

¹ M. VICELJA, 1992, p. 12, 14.



Resti del bordo lungo una curva della strada

villaggio di Radeki è stata pure appurata la presenza di frammenti d'iscrizioni romane, mentre in altre zone della parrocchia sono stati rilevati resti di architettura romana. La necropoli sulla collina di San Silvestro, dove una volta si trovava la chiesa intitolata allo stesso Santo, risale all'XI secolo². Nelle fonti, Lavarigo viene menzionata per la prima volta nel 990 come proprietà ecclesiastica, mentre nel 1243 è citato tale *frater Johannes de Ravarigo*. Dal 1330 era possesso del Patriarca di Aquileia, ma rientrava nell'ambito delle regalie dignanesi. Dopo le guerre e le pestilenze dei secoli XIII e XIV il vecchio abitato medievale con la chiesa preromanica, situato nel bosco a occidente del cimitero, fu abbandonato e non fu più ripopolato fino al secolo XVII.

La seconda località storica importante di quest'area è Gallesano. La storia romana di quest'abitato è molto spesso rilevata nel contesto delle strade romane, ma anche di altri monumenti lapidei conservati risalenti

² ISTARSKA ENCIKLOPEDIJA, 2005, Lobarika.



Tratto con bordo che testimonia un tracciato differente da quello della strada odierna

all'evo antico³. Mate Suić sostiene che la strada che collega Fasana e Gallesano è di origine romana e che segue la linea di centuriazione dell'agro della colonia polese⁴. Da Dignano, il tracciato della Via Flavia, la principale arteria romana dell'Istria, può essere seguito sulla base dei resti materiali che si trovano nella deviazione per Gallesano e non lontano da Montegrande⁵, ma anche in base alle pietre miliari riscoperte⁶, tra le quali una proprio nei dintorni di Gallesano. Questo reperto è alto 1,9 m, largo 1,4 m e riporta la seguente scritta⁷:

³ A. STARAC, 2005, p. 152, 155.

⁴ M. SUIĆ, 2003, p. 216.

⁵ Li menziona R. MATIJAŠIĆ, 1998, p. 424.

⁶ INSCR. IT. X/1, p. 705, 706, 707. Vedi pure: A. ŠONJE, 1991, p. 52.

⁷ INSCR. IT. X/1, p. 706.

IMP(ERATOR) T(ITVS) CAESAR
VESPASIANVS
AVG(VSTVS)
[P]ONTIF(EX) MAX(IMVS) TRIB(VNICIA)
POT(ESTATE) VIII
(I)MP(ERATOR) XIII
[P(ATER) P(ATRIAE) CENS(OR) CO(N)S(UL) VII
VIAM F(LAVIAM) F(ECIT)]

Traduzione:

IMPERATORE TITO CESARE
 VESPASIANO
 AUGUSTO
 PONTEFICE MASSIMO, POTESTÀ
 TRIBUNIZIA PER LA IX VOLTA
 IMPERATORE PER LA XIV VOLTA
 PADRE DELLA PATRIA, CENSORE, CONSOLE PER LA VII VOLTA
 COSTRUÌ LA VIA FLAVIA

4. *Tracce di strada romana*

Alcune delle tracce menzionate di questa via hanno le manifeste caratteristiche delle strade romane. Innanzitutto la logica del tracciato, l'adattamento all'ambiente e le soluzioni costruttive (bordi, innalzamento della parte centrale della carreggiata, stratificazione della costruzione). Agli inizi e alla fine del percorso sono stati trovati importanti materiali romani. Soprattutto l'abitato di Gallesano è un punto importante per osservare e comprendere la rete viaria in Istria in epoca romana, grazie alle pietre miliari ritrovate e alla verosimiglianza con i supposti tracciati che percorrevano la penisola. Inoltre, Gallesano è un toponimo prediale. Si tratta di una denominazione locale che trae origine dal nome di famiglia del proprietario del terreno (*praedium*) durante il periodo romano. Il termine Gallesano ha la desinenza *-ano*, tipica per la denominazione prediale delle località istriane⁸.

⁸ In merito vedi: R. MATIJAŠIĆ, 1991, p. 107-133.

Inoltre, collocare la costruzione di una strada di qualità a Lavarigo dopo il X o l'XI secolo non trova giustificazione dal punto di vista storico, considerato che l'abitato fu abbandonato nel corso del Medioevo. D'altro canto, i resti romani e altomedievali intorno alla chiesa parrocchiale di San Fiore e sulla collina di San Silvestro⁹ inducono a ritenere possibile la genesi romana di questo tracciato stradale. Anche i santi paleocristiani (San Fiore e San Silvestro) indicano le manifeste caratteristiche antiche e tardoantiche di questo territorio, nonché la precoce presenza delle prime comunità cristiane¹⁰. Bisogna dedicare attenzione anche alla larghezza della strada che con la supposta ampiezza di 3,3 metri s'inserisce nell'ambito delle dimensioni delle strade dell'epoca, stabilite da norme giuridiche, dall'attività di misurazione (*agrimensores*), dagli usi e dalla prassi dello Stato romano o da questo ritenute accettabili¹¹.

A confermare l'attribuzione di questa strada all'epoca romana concorre anche la seguente connotazione negativa di questo territorio e l'andamento degli eventi storici. Dal periodo romano e fino agli inizi dell'Ottocento e all'amministrazione francese (1806 – 1813) non esistevano motivi politico-territoriali, economici e di traffico per giustificare la costruzione di una strada di qualità come questa, ma neppure le possibilità tecniche ed esecutive. Nelle fonti d'archivio disponibili non si trova alcuna documentazione riguardo alla costruzione di strade in quest'area durante gli ultimi due secoli. Proprio al contrario, l'abbandono e la demolizione della chiesetta di San Silvestro sulla collina omonima dimostrano che i terreni agricoli tra Lavarigo e Gallesano avevano perduto la loro importanza. Se è stata abbandonata la chiesa, poco distante dalla strada, certamente neanche la viabile poteva avere grande valore.

5. Sulla possibile funzione e sul ruolo della strada nell'ambito delle viabili romane dell'Istria meridionale

Il tracciato delle principali arterie stradali nell'Istria meridionale e nei dintorni di Pola è conosciuto e in linea di massima ben descritto nella

⁹ I. MILOTIĆ, 2010, p. 222-223.

¹⁰ IBIDEM, p. 572-574

¹¹ PLINIO, *Nat. hist.* XVII, 35, 13; VARRONE, *De re rust.* I, 16; R. CHEVALLIER, 1997, P. 105. Inoltre: I. BOJANOVSKI, 1974, p. 31.

bibliografia disponibile¹². Inoltre, nei testi di archeologia e nelle relazioni sulle recenti esplorazioni (in particolare durante la costruzione della cosiddetta Ipsilon istriana), sono riportati numerosi siti archeologici ad est e a nord-est del centro urbano di Pola. Sul territorio di Gallesano nell'antichità sicuramente passava la principale strada romana dell'Istria – la Via Flavia – che poi, proseguendo per Montegrande, giungeva fino a Pola. Secondo M. Mirabella Roberti la strada entrava in città nel luogo in cui nel Medioevo si trovava la porta di San Giovanni¹³, tra l'Anfiteatro e il Ninfeo.

A questo punto sorge la domanda sulle possibilità che aveva un viandante di epoca romana, proveniente dalla parte nord dell'Istria meridionale (Dignano, Gallesano) attraverso la Via Flavia o qualche altra arteria vicina, di dirigersi verso la parte orientale e sudorientale della penisola, evitando la colonia romana di Pola. Nella bibliografia disponibile non sono ancora state identificate delle viabili che avessero collegato “di traverso” Nesazio e Porto Badò con la Via Flavia, senza dovere necessariamente raggiungere la parte più meridionale della penisola. Questo collegamento trasversale doveva esistere in epoca antica se si tiene in considerazione l'importanza economica, commerciale e marittima del ben riparato golfo di Porto Badò. Si tratta di un seno dove sin dalla preistoria, sotto al castelliere di Nesazio, si trovava il porto più importante degli Istri, dal quale si controllava il golfo del Quarnero. Nell'evo antico, come porto della *res pubblica* di Nesazio, era forse il più importante ancoraggio e approdo marittimo dell'Istria romana¹⁴, nonché punto di fondamentale importanza sulla rotta verso le isole quarnerine.

Riteniamo che questo importante porto non fosse collegato a Pola e all'estremità meridionale dell'Istria esclusivamente mediante la strada Pola – Tarsatica¹⁵, ma con ancora qualche viabile, specialmente se si considera che la zona compresa entro il triangolo i cui vertici sono Gallesano – Pola – Nesazio è ricca di tracce d'insediamenti romani, nonché di diversi e svariati resti della cultura materiale del mondo romano. In questo contesto va inserita l'importanza del tracciato precedentemente descritto

¹² A. ŠONJE, 1991, p. 52-55; L. BOSIO, 1974, p. 82-85; A. DEGRASSI, 1957, p. 74-75; L. BOSIO, 1990, p. 230; R. MATIJAŠIĆ, 1998, p. 430.

¹³ M. MIRABELLA ROBERTI, 1938, p. 243-246.

¹⁴ M. ZANINOVIĆ, 2005a, p. 127-128; M. ZANINOVIĆ, 2005b, p. 17.

¹⁵ A. ŠONJE, 1991, p. 54-56.

tra Gallesano e Lavarigo. In epoca romana questa strada poteva essere una diramazione della Via Flavia, che, iniziando a Gallesano, raggiungeva Lavarigo e proseguiva poi verso Altura e Porto Badò. Usandola, si evitava l'attraversamento dell'area urbana di Pola e si accorciava la distanza da percorrere fino all'Istria sudorientale. Non bisogna dimenticare che l'area all'interno del citato triangolo è ricca di resti architettonici dell'antichità, che indicano l'esistenza di edifici con funzioni economico-abitative (*villae rusticae*). Quindi alla luce di ciò va interpretato il ruolo di questa viabile, come collegamento tra le proprietà sparse sul territorio (*villae*) e i villaggi (*vici, pagi*) che si trovavano in questa parte extraurbana dell'agro polese. Questa strada va anche considerata sotto l'aspetto del denso popolamento del territorio e della marcata romanizzazione dello stesso in epoca romana, ma anche dell'importanza che rivestiva come suburbio della colonia romana di Pola.

6. Conclusione

La topografia delle viabili romane è in gran parte conosciuta in base ai dati riportati sulle mappe geografiche e ai resti materiali, oppure ai resti delle iscrizioni lapidee tra le quali le più importanti sono le pietre miliari. La rappresentazione delle strade sulle mappe (*Tabula Peutingeriana*, itinerario di Antonino, itinerario dell'ignoto pellegrino di *Burdigala*) si riferisce però soltanto alle principali vie maestre. Oltre alle direttrici più importanti e trafficate, la rete viaria romana poggiava anche sulle vie vicinali (*viae vicinales*) che erano importanti a carattere locale. Queste strade non sono mai state riportate sulle mappe romane, cosicché la loro identificazione nell'ambiente e la conseguente ricerca si riduce ai sopralluoghi sul territorio e all'interpretazione delle diverse indicazioni di sovranità romana che s'incontrano lungo il tracciato. Una di queste vie vicinali nella parte extraurbana dell'agro della colonia romana di Pola è anche la strada descritta. In occasione del primo sopralluogo, effettuato assieme a Gianfranco Abrami, l'impressione suscitata dai resti, dal loro aspetto, dal modo di costruzione faceva risaltare evidenti somiglianze con altri resti stradali di epoca romana esistenti sul suolo carsico istriano e altrove. Sembra che i resti romani lungo il percorso della strada, ma anche la logica con cui è stata tracciata, confermino la necessità di attribuzione al periodo romano.



Resti della strada lungo il suo tratto iniziale a partire da Lavarigo

N.B.: le fotografie inserite in questo saggio sono di Gianfranco Abrami

Bibliografia

- BOJANOVSKI, I., 1974 = Bojanovski, Ivo, "Dolabelin sistem cesta u rimskoj provinciji Dalmaciji" [Il sistema stradale di Dolabella nella provincia romana di Dalmazia], *Djela Centra za balkanološka ispitivanja* [Opere del Centro per le questioni balcaniche], Akademija nauka i umjetnosti Bosne i Hercegovine [Accademia delle scienze delle arti della Bosnia ed Erzegovina], Sarajevo, vol. 2 (1974).
- BOSIO, L., 1990 = Bosio, Luciano, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova, 1991.
- BOSIO, L., 1974 = Bosio, Luciano, "L'Istria nella descrizione della Tabula Peutingeriana", *Atti e Memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria* (=AMSI), vol. XXII (1974), p. 17-95.
- CHEVALLIER, R., 1997 = Chevallier, Raymond, *Les voies Romaines*, Parigi, 1997.
- DEGRASSI, A., 1957 = Degrassi, Attilio, "I porti romani dell'Istria", *AMSI*, vol. V (1957), p. 24-81.
- INSCR. IT. = *Inscriptiones Italiae*
- ISTARSKA ENCIKLOPEDIJA, 2005 = *Istarska Enciklopedija* [Enciclopedia Istriana], red.: Miroslav Bertoša e Robert Matijašić, Zagabria, 2005.
- MIRABELLA ROBERTI, M., 1938 = Mirabella Roberti, Mario, "Notiziario archeologico, 1937-1938-1939", *AMSI*, vol. L (1938), p. 233-264.
- MATIJAŠIĆ, R., 1981 = Matijašić, Robert, "Antičko naslijeđe u toponimiji Istre, toponimi tipa -an, -ana u Istri i Dalmaciji" [L'eredità antica nella toponomastica dell'Istria, toponimi del tipo -an, -ana in Istria e Dalmazia], *Histria historica*, Pola, 4, 1981, n. 2, p. 107-133.
- MATIJAŠIĆ, R., 1998 = Matijašić, Robert, *Gospodarstvo antičke Istre* [L'economia dell'Istria nell'antichità], Pola, 1998.
- MILOTIĆ, I., 2010 = Milotić, Ivan, *Crkva u Istri: povijesna i kulturna baština* [La Chiesa in Istria: patrimonio storico e culturale], Pisino – Parenzo, 2010.
- PLINIO, Nat hist. = Gaius Plinius Secundus (Maior), *Naturalis historia*.
- STARAC, A., 2005 = Starac, Alka, "Kameni spomenici iz Pule i okolice – 2005." [Monumenti lapidei di Pola e dintorni - 2005], *Histria archaeologica* (=HA), Pola, 36 (2005), p. 137-156.
- SUIĆ, M., 2003 = Suić, Mate, *Antički grad na istočnoj obali Jadrana* [La città antica sulla costa orientale dell'Adriatico], Zagabria, 2003.
- ŠONJE, A., 1991 = Šonje, Ante, *Putevi i komunikacije u prethistoriji i antici na području Poreštine i njihov odnos prema ostalim prometnim vezama u Istri* [Strade e vie di comunicazione nella preistoria e nell'evo antico nel Parentino e loro relazione con le altre vie di comunicazione in Istria], Parenzo-Pisino, 1991.
- VARRONE, De re rus. = Marcus Terentius Varo, *De re rustica*.
- VICELJA, M., 1992 = Vicelja, Marin, "Južnoistarska grupa spomenika ranosrednjovjekovne skulpture" [Gruppo istriano meridionale di monumenti di scultura altoemedievale], *Radovi Instituta za povijest umjetnosti* [Lavori dell'Istituto di storia dell'arte], Zagabria, 16 (1992), p. 11-17.
- ZANINOVIĆ, M., 2005a = Zaninović, Marin, "Zemljopisno-povijesni položaj luka Parentija i Nezakcija" [La posizione storico-geografica dei porti di Parenzo e Nesazio], *HA*, 36 (2005), p. 115-136.
- ZANINOVIĆ, M., 2005b = Zaninović, Marin, "Apsorus i Crexa na jadranskom putu" [Apsorus e Crexa sulla rotta adriatica], *Senjski zbornik* [Miscellanea di Segna], 32 (2005), p. 5-24.

SAŽETAK: OTKRIĆE OSTATAKA RIMSKE CESTE IZMEĐU LOBORIKE I GALIŽANE – Topografija najvažnijih rimskih prometnica u antičkoj Istri razmjerno je dobro poznata te solidno obrađena u literaturi. Topografija vicinalnih prometnica, izuzmu li se vicinalne ceste oko Pule, mnogo je slabije poznata i obrađena. Stoga je našu pažnju privukla tvrdnja fotografa Gianfranca Abramija o ostacima na makadamskom putu na potezu između Loborike i Galižane koji *prima facie* ukazuju na tragove rimske cestogradnje. Riječ je o kamenim ostacima rubnika i središnjeg dijela ceste vjerojatno rimskog postanka koja se proteže između spomenuta dva naselja s dobro dokumentiranim tragovima rimske naseljenosti. Tragovi ceste očuvani su djelomično, ali pouzdano ukazuju na njezinu važnost i značenje. Moguće je da tragovi pripadaju vicinalnoj rimskoj cesti koja se kod Galižane odvajala od Flavijejske ceste i protezala se u smjeru Nezakcija i zaljeva Budava.

POVZETEK: ODKRITJE OSTANKOV RIMSKE CESTE MED LOBORIKO IN GALIŽANO – Topografija pomembnih rimskih cest v antični Istri je sorazmerno dobro znana in obravnavana v bibliografiji. Topografija lokalnih cest razen tistih v okolici Pulja, pa je veliko manj znana in raziskana. Našo pozornost je pritegnila izjava fotografa Gianfranca Abramija o obstoju makadamske ceste med Loboriko in Galižano, ki na prvi pogled nakazuje sledove tehnike izgradnje rimskih cest. To so kamniti ostanki ob robu in na osrednjem delu ceste verjetno rimskega izvora, ki povezuje omenjena kraja, v katerih pa je prisotnost Rimljanov bogato dokumentirana. Sledovi ceste so delno ohranjeni vendar nedvomno pričajo o pomembnosti in namenu te ceste. Morda so to ostanki *viae vicinales*/mestne ulice t.j. ulice, ki se je odcepila od *vie Flavie* iz Galižane proti Visačam in Luki Budavi.