

*Др Емилија Станковић, редовни професор
Правног факултета Универзитета у Крагујевцу*

*УДК: 656(37)
DOI: 10.46793/XVMajsko.103S*

УЛОГА ТРАНСПОРТА У СНАБДЕВАЊУ РИМА*

Резиме

У време оснивања Рим је био град држава са малим бројем становника и скромном територијом. Захваљујући тренутку, веитини, прагматичности и чињеници да су Римљани брзо учили, они стварају велику и моћну империју. Већ у време Августа Рим постаје милионски град, који има стотину јавних купатила, Колосеум који може да прими 55 000 гледалаца, споменицима, јавним грађевинама, парковима и сл. Све ово привлачило је велики број посетилаца који су долазили у Рим да виде, остану у њему, пронађу посао, науче што шта и врате се у своју земљу. Како год да би се дошло и отишло из Рима било је потребно организовати превоз, за шта је било потребно изградити путеве или одредити морске мариуте. Уз то, за тако велики број становника било је неопходно организовати снабдевање основним животним намирницама, као и другим производима неопходним за живот. Како су поједине провинције биле специјализоване за производњу појединих врста производа то је било неопходно обезбедити размену произведених производа. Све у свему, занати и трговина су били на завидном нивоу а то је даље резултирало врло живим саобраћајем који је обезбеђивао размену производа. Речју, услуге транспорта биле су неопходне, а њихова улога у развоју римске државе немерљива. Свакако да Рим не би могао да досегне тај ниво развоја без развијеног како сувоземног, тако и поморског саобраћаја.

Кључне речи: *Рим, снабдевање, сувоземни саобраћај, поморски саобраћај.*

Римљани су свој град, као и своју државу, основали на изузетно повољном месту, скоро у центру Средоземља. Уз то, и време оснивања је било повољно јер је већина античких држава већ кренула силазном путањом. Римљани су најпре кренули у освајање Апенинског полуострва, а потом и даље. Створили су једну од најмоћнијих античких држава, која је запоседала велику територију и трајала дванаест векова. Вероватно да је све

* Рад је написан у оквиру пројекта Правног факултета Универзитета у Крагујевцу "XXI век – век услуга и Услужног права", бр. 179012, који финансира Министарство, просвете, науке и технолошког развоја Републике Србије.

то било могуће захваљујући вештој дипломатији и правилу којег су се увек држали: завади па владај (*divide et impera*).

Град Рим је од оснивања, па све до периода Диоклецијана¹ био не само престоница, већ и суштински центар државе, моћи, раскоши, сјаја, речју „метропола“, у данашњем смислу те речи. Наравно да у периоду формирања државе и надаље у периоду републике Рим се развијао и ширио како по пространству, тако и по броју становника, да би свој највећи сјај, моћ и величини достигао у време Августа.² Број становника у граду држави 19. године пре Христа износио је приближно 1.100.000, од чега је вероватно 275.000 живело у оквиру зидина Рима, док је јужно од Рубикона, Италија имала неких 5.000.000 становника.³ Тако велики град са толиким бројем становника поред снабдевања намирницама, требало је снабдети и довољном количином воде, пре свега за пиће, а потом и за остале потребе: хигијене, производње, одржавања хигијене улица и других јавних места и сл. Агрипа, Августов пријатељ, курулски едил, преузео је на себе бригу о водоснабдевању Рима, па самим тим и о аквадуктима који су већ постојали и служили тој сврси. Агрипа је знао да ће Рим убрзо постати милионски град у коме ће живот бити немогућ без довољне количине воде, а уз то добро му је била позната намера Августа да „остави град у мермеру“, што је са затеченим стањем аквадуката било немогуће. Зато је несебично радио на поправљању, обнављању и изградњи нових аквадуката, па је чак о свом трошку 19. године пре Христа „пустио у рад“ нови аквадукт, назван *Aqua Virgo*.⁴ Заиста нити један антички град није имао толики број аквадуката, нити тако добру мрежу водоснабдевања. У доба царства Рим се напајао водом из 14 аквадуката којима је дневно протицало неколико стотина милиона литара воде којом су снабдевени домови, јавна купатила, фонтане, паркови, али је коришћена и за водене спектакле.⁵

Као и сваки град тако је и Рим имао потребу, односно, проблем снабдевања својих становника потребном робом, а најпре житом неопходним за прављење хлеба. Свакако да је са растом броја становника и

¹ Карајовић, Е., *Диоклецијанов Едикт о ценама*, Крагујевац, 1997, стр. 22, Диоклецијан је за своју престоницу прогласио Никомедију, лучки град на Босфору, дакле у Источној провинцији. Иако је Рим и даље остао престоница Диоклецијан је у њему боравио ретко.

² Август се хвалио да је Рим затекао у циглама, а да га је оставио у мермеру.

³ Mommsen, T., *History of Rome*, London, 1901, стр. 55

⁴ Владетић, С., *Улога Агрипе у водоснабдевању старог Рима*, Зборник радова: Услужни послови, Крагујевац, 2014, стр. 481

⁵ Владетић, С., *Водовод и канализација у старом Риму*, Зборник радова: Право и услуге, Крагујевац, 2012, стр. 444; водени спектакли или *наумахије* – симулације поморских битака у аренама испуњеним водом у којима је могло учествовати мноштво бродова и на хиљаде људи

ширењем града Рима расла и потреба за снабдевањем. Да би та функција била остварена неопходно је било изградити путеве, мостове и све што уз то иде да би потребни производи могли бити допремљени. У почетку, због лоших и несигурних путева и мостова роба се више превозила рекама и каналима. То је био разлог да се још у најранијем периоду установи контрола пловидбе Тибром, за шта су биле задужене градске власти и то *cura riparum et alvei Tiberis*.⁶ За време владавине Трајана ова дужност (*curator riparum et alvei Tiberis*) је била проширена, тј. њихов делокруг рада био је и одржавање канализационог система.⁷ Почетком Тиберијеве владе, 15. године после Христа, чак је установљена колегија чија надлежност је била да се брине о одржавању корита и обала Тибра. Та колегија или боље комисија бројала је пет чланова које су постављали сенатори, у почетку коцком, а касније то је чињено императоровим наименовањем: *curatores riparum et alvei*.⁸ Од императора Трајана колегија се звала *curatores alvei et riparum Tiberis et cloacarum urbis*, која и даље броји пет чланова, а њом председава један од чланова који је припадник сенаторског реда.⁹ Ове комисије чине са комисијом која води бригу о путевима *curatores viarum* једну велику колегију.¹⁰

Градови који су били приобалски, као што је и сам Рим, довозили су робу најчешће и највећим делом, са мора, из својих лука. Без обзира на ту чињеницу, Римљани су веома рано приступили грађењу путева, па су до 202. године пре Христа имали изграђена три своја велика „конзулска пута“.¹¹ Још крајем четвртог века пре Христа Апије Клаудије је изградио и увео први водовод у Рим. У то време је изграђен и први камени мост преко Тибра. Сем ових важних ставки за Рим и његове становнике Апије Клаудије је изградио први поплочани друм којим је спојио Рим и Капуу.¹² Овај пут

⁶ Robinson, O.F., *Ancient Rome City planning and administration*, London and New York, 1992, 1994, Routeledge, стр. 3; Тацит, *Анали*, превод Љиљана Црепајац, Тема, Београд, 2006, 1.76.

⁷ *Curatores alevi Tiberis* су била лица са одређеном улогом у администрацији. Август је поставио неколико куратора (*curatores*) и дао им овлашћења која су у периоду републике имали квестори (*questores*) и едили (*aediles*). Они су вршили пслове надзора над одржавањем путева (*curatores viarum*), водовода (*curatores aquarum*), јавних грађевина (*curatores operum publicorum*).

⁸ Dio 57.14

⁹ Вилемс, П., *Римско јавно право*, превод Милосављевић, Ж. М., Београд, 1898, стр. 532

¹⁰ Плиније, *Epist.*, VII,21§1

¹¹ Дјурант, В., *Историја цивилизације*, превод Љубомир Величков, Народна књига, АЛФА, 1996, стр. 94.

¹² Ростовцев, М., *Историја старог света, Грчка*Рим*, Матица српска, превод Милица Михајловић, Нада ћурчија-Продановић, 1960, 1963, стр. 301

(*via Appia*) грађен је радом великог броја кажњеника,¹³ А након спајања Рима и Капуе ишао је и даље. Касније је стигао до Беневента, Венузије, Брундизија и Тарента. Пут је био дуг 333 енглеске миље, повезао је две обале, те тако олакшао трговину са Грчком и Истоком, а заједно са другим путевима помогао да Италија постане једна нација.¹⁴ Постепено су градећи путеве Римљани изградили веома добру мрежу путева, тако да су они сезали од Италије до Јорка, Беча, Солуна и Дамаска, а прекривали су и северну обалу Африке. Римљани су градећи путеве, изградили тако грандиозну мрежу путева, која са изузетком саобраћајница коју су изградили Персијанци, нема другог примера у Старом свету.¹⁵

Иако је мрежа путева била за време о коме говоримо сасвим добра, чак и више од тога, у Италији трговина никада није била баш развијена. Много живља је била на источном Медитерану где се одвијала поморским путевима. Припадници виших слојева са презиром су гледали на занимање трговца, те је оно било резервисано за грчке и источњачке ослобођенике. И трговина са другим народима у раном периоду је била прилично неразвијена. Поморски транспорт је био повезан са многим опасностима: малим бродовима, немирним морем, пиратима, а уз све то Картагина је у потпуности контролисала западни Медитеран, док су источни део контролисале хеленистичке државе. Главна Лука Остија није била баш повољна јер се управо ту Тибар уливао у море и често доносио огромне количине муља које су отежавале, па чак и онемогућавале у одређено доба године пристајање бродова и складиштење робе. То је био разлог да око двестоте године пре Христа бродови почну да пристају код места ПUTEОЛА, око 150 миља од Рима, у заливу Напуља. Због повољнијих услова у ову луку су могли да пристају већи бродови. Положај ове луке био је изузетно повољан. Добро заштићена од видокруга траком земље, постаје значајна већ у периоду Републике.¹⁶

Роба која је допремана бродовима је истоварана са њих и потом одлагана у за то направљена складишта. Потом је транспортована до Рима, копненим путевима или морем. Уколико је у Рим ишла морем, то је чињено мањим бродовима, до Остије, при чему је пут трајао око три дана. Саобраћај копном је био много скупљи него што је то и видљиво. Посебно је транспорт морем био јефтин уколико су бродови пловили уз помоћ ветра.¹⁷ Вероватно да су све ове потешкоће превоза робе од ПUTEОЛА до Остије или Рима (копном) биле разлог да Клаудије (*Claudius*) 42. године, одмах након

¹³ Cicero, *Letters*, VII, I

¹⁴ Дјурант, В., *нав. дело*, стр. 95

¹⁵ Marzocco, В., *Tuto su Romaantica, panorama di una civilit*, Firenze, 1967, у преводу Антички Рим, панорама једне цивилизације, Београд, Љубљана, стр. 246

¹⁶ Sirks, В., *Food for Rome*, J. C. Gieben, 1991, стр. 252

¹⁷ R.J. Forbes, *Studies in Ancient Tehnology*, vol. II, Leiden, 1965, стр. 157-159

ступања на престо, крене у реализацију плана за изградњу нове луке у близини Остије. Лука је била заштићена од видиковца пристаништем на крају којег је изграђен светионик. Поред пристаништа изграђен је и канал који је повезивао луку са Тибром. Лука је носила назив *Portus Augusti Ostiensis*, или због тога што је радове започео Клаудије *Portus Claudii*. Нешто касније између 100 и 107. године још једна лука је грађена по Трајановом налогу, названа *Portus Traiani Felicis*. Обе луке су потом назване *Portus Uterque*, што је касније био назив за читав комплекс.¹⁸ Клаудијева лука је коришћена за робу и залихе које су долазиле из Шпаније и Африке, док је лука Путеоли коришћена за робу из Египта.¹⁹

Временом су луке постале веће, биле су продубљене, ојачане, а грађени су и светионици. Мале бродове који су пловили свега шест миља на сат заменили су већи бродови дуги до 60 метара, који нису више као раније ишли од једне до друге луке обалом, већ бродови бивају „упућени“ на пловидбу преко мора. Преко ових лука у Рим су допремане цигле и црепови, поврће, воће и вино из Италије. Жито је пристизало из Африке и Египта. Из Шпаније је стизало уље, из Галије дивљач, дрво и вуна. Урме су стизале из Сирије, ораси, шљиве, крушке, јабуке, нар, као и нард,²⁰ мермер из Тоскане, Грчке и Нумидије, злато из Далмације и Дације, папир (*papyri*) из долине Нила, стакло и пурпур из Феникије, коринтски бронзани предмети, тканине са Истока, тамјан, биљне смоле, алоје, мирисне смоле, ђумбир, цимет и драго камење из Арабије, зачини и драго камење из Индије, свила са далеког Истока. Зна се да је Марко Аурелије (*Marcus Aurelius*) послао делегацију на кинески двор.²¹ За време владавине Клаудија редовно је пристизала огромна количина свиле из Кине која је коришћена за гардеробу припадника највиших слојева.²²

Упркос чињеници да је и Римско Царство извозило своје производе трговински биланс је био негативан. Увоз је био далеко већи од извоза. Ову чињеницу потврђује и сазнање да се златни римски ауреус може и данас наћи у Индији и на Цејлону.²³ То и није необично ако се по тврдњи Страбона зна да је из само једне египатске луке сваке године испловљавало 120 бродова за Индију и Цејлон.²⁴ Захваљујући развијеној трговини коју су омогућили добри сувоземни и морски путеви у Риму су се заиста могли наћи производи из читавог, тада познатог света. „Ко год жели да види сву

¹⁸ Sirks, В., *нав. дело*, стр. 253

¹⁹ Meigs, R., *Roman Ostia*, Oxford, 1973, стр. 54-55, 56-62

²⁰ Нард је хималајска биљка од које се добија лековита маст

²¹ Childe, G., *What happened in history*, London, 1982, стр. 276

²² Carcopino, J., *Rim u razdoblju najvišeg uspona carstva*, prevod Ana Buljan i Tugomir Lukšić, Zagreb, 1981, стр. 179.

²³ Gordon С., *нав. дело*, стр. 276.

²⁴ Strabo, VII, I.3

робу света“, рекао је Елије Аристид, „мора или да путује по целом свету, или да борави у Риму.“²⁵

Након допремања робе до одредишта, одређене луке, роба је смештана у складишта, хангаре (*horrea*). Складишта у Остији, у време Хадријана, заузимају површину већу од десет хектара.²⁶ Нека складишта су служила за ускладиштење само једне врсте робе, као на пр. складишта лоја и свећа (*horrea candelaria*). У неким складиштима је чувано више врста сличне робе и била су чак у непосредној близини Форума, као што су (*horrea piperataria*) у којима су чувани бибер, ђумбир и други зачини. У време царства складишта добијају имена по царевима који су их градили или су их присвојили, па тако постоје: на лацијском путу су Нервина складишта (*horrea Nervae*), на Авентину су Умидијева складишта (*horrea Ummidiana*), на домак Форума су Агрипинина складишта (*horrea Agrippiniana*), Сејанова складишта (*horrea Seiana*), Лолијева складишта (*horrea Lolliana*) и најзначајнија Галбина складишта (*horrea Galbae*), која су изграђена у другом веку пре Христа.²⁷

Скоро од самог оснивања Рима у њему су постојала удружења (*collegium*). По предању, удружења (*collegium*) је легализовао Нума. У седмом веку пре Христа, постојали су савези (удружења) свирача, златара, сукнара, котлара, обућара, грнчара, бојација и тесара.²⁸ Још је Закон XII таблица дозвољавао оснивање било каквог удружења уколико његов рад не би био у супротности са начелима јавног права.²⁹ Унутрашњу организацију и односе међу члановима утврђивали су припадници удружења самостално, доношењем статута (*lex collegii*).³⁰ Међу многобројним удружењима своје место су нашле и удружења превозника, којих је било више врста, као и оних која су повезана са њиховом делатношћу. То су пре свега била удружења која су била задужена за превоз колима на копу: мазгари (*muliones*), гоничи товарних животиња (*iumentarii*), возари (*catabolenses*), возачи кола (*vecturarii*), кочијаши двопрега (*cisiarii*). Превозници на води су имали своја посебна удружења: лађари (*lenuncularii*), возачи чамаца (*lintrarii*), бродари обалне пловидбе (*scapharii*), сплавари (*caudicarii*), лађари на лађама за вучу (*helciarum*), удружења која воде и надзиру мануелне радове на доковима: чувари (*custodiarum*), носачи (*baiuli*), истоваривачи (*saccarii*).³¹

Међу свим удружењима која су несумњиво имала своју улогу и значај у допремању робе у Рим, те његовом снабдевању, свакако да посебно место,

²⁵ Према, Дјурант, В., *нав. дело*, стр. 377

²⁶ Сагсорино, Ј., *нав. дело*, стр. 176

²⁷ Исто.

²⁸ Моммсен, Т., *нав. дело*, стр. 248-9.

²⁹ Станковић, Е., *Извори Римског права*, Крагујевац, 2009.

³⁰ Ромац, А., *Рјечник Римског права*, Загреб, 1975, стр. 109.

³¹ Сагсорино, Ј., *нав. дело*, стр. 180.

нарочито у периоду царства, заузимају удружења власника бродова (*navicularii*). *Navicularii* су удружења власника бродова који су се бавили поморским превозом по Средоземљу, а нарочито превозом жита и сличних намирница из Африке у Рим. Уживали су бројне привилегије државе, нису били подвргнути плаћању специјалног пореза (*munera*) али су исто тако као *collegium navicularium* били под строгим контролом државне управе, са стриктном обавезом обављања послова превоза за потребе државе у посткласичном периоду.³²

Захваљујући изванредној мрежи путева, пре свега тзв. конзулских путева, било је омогућено путовање, комуникација између градова, слање закона у друге делове Империје и сл. Исто тако тим сувоземним путевима превожена је роба која је била неопходна становницима Рима, као што је из Рима у градове у унутрашњости стизала роба која је морем допремана. Све до појаве возила на парни погон, друмови средњевековне и модерне Европе били су слабији од оних који су постојали у Империји под династијом Антонина.³³ Главни путеви су ишли преко Алпа до Лиона, Бордоа, Париза, Ремса, Руана и Булоња. Други део пута водио је до Беча, Мајнца, Аугсбурга, Келна, Утрехта и Лајдена. Од Аквилеја се пружао пут дуж Јадранског мора и на тај начин повезивао *via Egnatia* са Солуном.³⁴ На конзулским путевима је на свакој миљи постављан камени стубић који је означавао удаљеност од следећег града. Невероватно, али истинито, да је до данас остало 4000 ових стубића.

Иако прилике нису биле баш сјајне и није било лако путовати извори нам сведоче да се у Нероново време путовало, можда више но и данас. Сенека нам каже: “Многи људи иду на дуга путовања да виде неку удаљену знаменитост.”³⁵ Плутарх у својим делима хвали путнике сматрајући да: “светски путници који најбољи део свога живота проводе у гостионицама и на бродовима.”³⁶ Један трговац из Фригије у Малој Азији оставио је да му се уклеше у надгробни споменик како је 72 пута долазио у Рим.³⁷

Свакако да је Медитеран био главни поморски пут којим је вршена размена роба, а којим се такође и путовало зарад образовања и обављања

³² Ромац, А., *нав. дело*, стр. 360; Berger, A., *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, The American Philosophical Society Independence Square, Philadelphia, 1953, Reprinted 1980,1991, стр. 593

³³ Дјурант, В., *нав. дело*, стр. 371, династија Антонина (владавина адоптивних царева) обухвата период од 96 до 193. године

³⁴ *Исто*.

³⁵ Seneca, *Ad Helviam*, VI

³⁶ Plutarch, *Moralia*, „On Exile“, 604 A

³⁷ Станојевић, О., *Римско право*, Београд, 2000, стр. 57.

других послова. Зато не чуди Јувеналов усклик: “Погледајте луке и мора, испуњене великим шлеповима на којима је више људи него на копну.”³⁸

Све три луке важне за снабдевање Рима: ПUTEОЛА, Порт и Остија биле су невероватно живе. У њима су грађени бродови, поправљани, заптивани да у њих не улази вода. Велики број радника био је задужен за истоварање жита у вреће (*sacrarii*), потом оних који су жито мерили, као и малих бродића који су саобраћали између великих бродова и обале. Жито је наравно, као основна намирница у исхрани становништва, имало посебно место у снабдевању. Зато не чуди да је сваког радног дана вучено 25 шлепова са житом уз Тибар.³⁹

Бродови су се кретали уз помоћ једара и весала, којих је могло бити један или два реда. Били су већи но раније, те је теретни брод за жито био 420 стопа дуг и имао је палубну греду од 57 стопа.⁴⁰ Један брод је превозио египатски обелиск велик као онај у Централ парку у Њујорку, заједно са 200 морнара, 1.300 путника, 93.000 бушела пшенице, и товаром платна, бибера, хартије и стакла.⁴¹ Речју, пловидба бродовима, било да је реч о превозу путника или робе Медитераном, у време римског мира (*pax Romana*) је цветала, била изузетно жива и прилично сигурна, осим у време етезијских ветрова.

О редовима вожње бродова скоро да се не може говорити јер је пловидба зависила од пре свега времена, а потом трговачких потреба. Цене путовања бродом су биле ниске, на пример две драхме за путовање од Атине до Александрије. За путовање од Сицилије до Александрије било је потребно шест дана уз повољне ветрове, а исто толико је било потребно од Гадеса до Остије, а четири дана од Утике до Рима.⁴²

Поморски транспорт је за Рим имао изузетно велики значај. Највећи део трговине, а пре свега снабдевање Рима житом било је могуће једино поморским путем, уз то цене овог транспорта знатно су ниже од цена копненог транспорта. Како год евидентна је чињеница да је поморски или речни транспорт јефтинији од копненог.⁴³ Ова констатација је може се рећи заједничка античким и модерним временима.⁴⁴

³⁸ Juvenal, XIV, 287

³⁹ Дјурант, В., *нав. дело*, стр. 372.

⁴⁰ *Исто*.

⁴¹ Mommsen, *Provinces*; II, 278

⁴² Pliny, XIX, I, 4

⁴³ Duncan, R. Jones, *The Economy of the Roman Empire. Quantitative studies*, Cambridge, 1977, стр. 366-369.

⁴⁴ Карајовић, Е., *Диоклецијанов Едикт о ценама*, Крагујевац, 1997, стр. 146.

*Emilija Stanković, Ph.D., Full-time Professor
Faculty of Law, University of Kragujevac*

THE ROLE OF TRANSPORTATION IN PROVIDING SUPPLIES FOR THE ANCIENT ROME

Summary

At the time of its establishing, Rome was a city – state with not such a large number of citizens and of restricted territory. Thanks to historical circumstances, as well as to skills and pragmatism of the ancient Romans, the city was soon turned into a powerful empire. During the reign of the Emperor Augustus, Rome became a city with over one million inhabitants and with around hundred public baths and other numerous public buildings and parks, while the Colosseum itself could accommodate 55 000 spectators. All of this attracted people from other places to come to Rome, just for a visit, or to seek jobs and remain there. Whatever was the purpose of their comings and goings, this required organized transportation via well built roads or established sea routes. Also, it was necessary to organize the provision of food and other basic supplies. Certain Roman provinces specialized in the production of certain crops and goods they mutually exchanged – which, again, required an organized road and sea transportation. In one word, vivacious trading and exchanging of goods resulted in developed transportation system without which Rome could never have reached such an extent of expansion.

Key words: : Rome, supplies, road and sea transportation.

Литература

- Berger, A., *Encyclopedic Dictionary of Roman Law*, The American Philosophical Society Independence Square, Philadelphia, 1953, Reprinted 1980, 1991.
- Sirks, B., *Food for Rome*, J. C. Gieben, 1991.
- Carcopino, J., *Rim u razdoblju najvišeg uspona carstva*, превод Ана Булјан и Тугомир Лукшић, Загреб, 1981.
- Duncan Jones, R., *The Economy of the Roman Empire. Quantitative studies*, Cambridge, 1977.
- Дјурант, В., *Историја цивилизације*, превод Љубомир Величков, Народна књига, АЛФА, 1996.
- Gordon C., *What happened in history*, London, 1982.

- Forbes, R. J., *Studies in Ancient Tehnology*, vol. II, Leiden, 1965.
- Карајовић, Е., *Диоклецијанов Едикт о ценама*, Крагујевац, 1997.
- Marzocco, V., *Tuto su Romaantica, panorama di una civilit*, Firenze, 1967, у преводу
Антички Рим, панорама једне цивилизације, Београд, Љубљана.
- Meigs, R., *Roman Ostia*, Oxford, 1973.
- Mommsen, T., *History of Rome*, London, 1901.
- Mommsen, T., *The Provinces of the Roman Empire*, New York, 1887.
- Ромац, А., *Рјечник Римског права*, Загреб, 1975.
- Robinson, O. F., *Ancient Rome City Planning and Administration*, Routledg, London, 1994.
- Ростовцев, М., *Историја старог света, Грчка*Рим*, Матица српска, превод Милица
Михајловић, Нада Ђурчија-Продановић, 1960, 1963.
- Станојевић, О., *Римско право*, Правни факултет Универзитета у Београду, Центар за
публикације Досије, Београд, 2000
- Владетић, С., *Улога Агрите у водоснабдевању старог Рима*, Зборник: Услужни послови,
Крагујевац, 2014.
- Владетић, С., *Водовод и канализација у старом Риму*, Зборник: Право и услуге,
Крагујевац, 2012.
- Вилемс, П., *Римско јавно право*, превод Милосављевић, Ж.М., Београд, 1898.

Извори

- Cicero, *Letters*
- Dio Cassius
- Juvenal, *Persius, Sulpicia, Lucilius, Satires*, London, 1852
- Pliny, *Natural History*
- Pliny Junior, *Epist.*
- Plutarch, *Moralia*, Loeb. Library
- Seneca, *Ad Helviam, Quaestiones naturales, physical Science in the Time of Nero*, London,
1910
- Станковић, Е., *Извори Римског права*, Крагујевац, 2009
- Strabo, *Geography*, Leob. Library