

LA VIA EGNATIA

Le système de communication terrestre vers l'Europe se configure sur le Bosphore depuis toujours comme une fourche. Le Bosphore c'est à dire le "passage de la génisse" des temps mythiques qui virent le gué de Io, tourmenté par un taon, après avoir été transformé justement en génisse par Era, folle de jalousie. D'ici provenant de quelque zone de l'Asie occidentale, passèrent probablement en Europe les hommes modernes, il y a environ entre quarante et trente milles d'années. Et après eux entre dix et six milles années, les agriculteurs néolithiques qui parlaient les langues indo-européennes. En 513 avant J.C. s'est consommée aussi la première invasion militaire de l'Europe, celle du roi persan Dario, grâce à un pont de bateaux construit par l'architecte Mandrokles.

Ils prennent origine et de suite divergent deux importantes directions. La première allant vers le nord-ouest, elle s'insinue entre les Balkans et le Rodopi en montant le bassin de la Maritsa, puis celui de la Morava jusqu'au nœud du Beograd et d'où poursuit vers l'Europe Centrale en suivant la rive droite du Danube. La deuxième, au contraire, après avoir suivi au sud les extrémités sud-orientales et parcouru les plaines de la Thrace et de la Macédoine, pénètre à l'intérieur de la péninsule Balkanique jusqu'à atteindre la côte occidentale. A son extrémité nord occidentale la voie terrestre danubienne donne l'accès, au delà de la Porta Morava, aux plaines nord européennes, Allemandes et Russes, pendant au sud l'autre axe a un rôle de liaison presque horizontale entre le bas Adriatique et l'Egée settentrional, la région des Dardanelles et la Mer Noire. Toutefois, un raccord principal entre les deux axes, d'orientation d'environ NO-SO, que se détachant de la vallée de la Morava traverse celle du Vardar pour déboucher sur l'Egeo a Thessalonique confère au système dans son ensemble, en diverses situations historiques, un fonctionnement croisé e par voies cassés. Au contraire, en d'autres circonstances, les conjonctures politiques rendent extrêmement problématique la praticabilité des parcours le long de l'une ou l'autre direction et sur les liaison jusqu'à l'empêcher totalement.

La via Egnatia est l'intervention avec laquelle les Romains définirent et organisèrent à partir du II siècle a. J. C. la direction est-ouest de ce système (da la côte Adriatique jusqu'au au fleuve Hèbre et successivement à Byzance).

Une direction importante, stratégique, tant dent l'antiquité qu' aujourd'hui, époque dans laquelle sur le tracé routier avec évidence ressortent des ressources énergétiques et celles d'un

bien immatériel comme l'information devenus décisifs et indispensables pour le développement continentales. Justement sur la redéfinition d'aujourd'hui de cette direction, aux frais du raccord NO-SO pour Belgrado, et de la voie fluviale danubienne, s'est joué, pas seulement le match du dernier conflit dans les Balkans mais surtout celle des perspectives générales du développement européen.

Par un curieux phénomène de translation de la quelle souvent l'histoire nous habitue, la fonction de celle, qu'un temps s'appelait via Egnatia, aujourd'hui semble devoir s'établir ou plus au nord dans le nom de Corridor VIII un projet de connexion destiné à impliquer en succession de la Mer Noire Bulgarie, Macédoine et Albanie (Ses points plus importants étant Varna-Burgas-Sofia-Skopje-Durrës), sont exclusion faite de la Grèce moderne et du port de Thessalonique, ou dans une prospective partiellement alternative, plus au sud en traînant avec soi le nom et en décalquant, environ dans sa part finale le parcours que déjà antiquement depuis le nœud de Larissa portait au Ionio (la Nea Egnatia avec terminal portuaire à Igoumenitsa).

Dans la mémoire sociale des anciens les voies de communications comme l'Egnatia qui mettaient en contact les extrémités du monde, étaient ouvertes des héros comme Héraklès ou Jason avec les Argonautes, pas comme reconstruisent au contraire les modernes, de personnages de lignage moins insigne comme les bergers dans leurs périodiques remontés à la recherche de pâturage d'été, des passages que mère nature a rendu accessibles aux hommes à travers des procédés géologiques complexes et mesurables en millions d'années. Même pendant la transhumance phénomène hypothésable depuis le néolithique étendu sur une grande échelle dans l'air balkanique et qu'encore aujourd'hui coïncide avec les grandes fêtes saisonnières de Saint Georges (23 avril) et de Saint Démétrios (23 octobre), on doit la première fixation de quelques pistes que des plaines côtières de l'Albanie et de la Macédoine, à travers les vallées fluviales regagnaient un accès facilité à un entre terre riche de pâturage de type alpin en plus des forêts de grande extension dont leur bois constituera pendant des siècles une des principales ressources de l'activité économique.

Donc, entreprenants, habiles, courageux, les commerçants méditerranéens que sur les ormes des bergers et en commençant probablement avec le commerce du sel finissent très vite par construire un ressaut d'échanges de produits et des matières premières qui innervent les zones de l'entre terre balcanique. Découverte par les retrouvailles archéologiques elle était déjà délinée dans ses principales parcours des narrations des Nostoi. D'autre part, les tracés mercantiles constituent une caractéristique principale de plusieurs protagonistes des vicissitudes mythiques. Au contraire dans leurs pérégrinations les héros semblent poursuivre des directions précises,

maritimes et terrestres, que les modernes ont pu ensuite découvrir qu'elles étaient en détail liés à l'approvisionnement de matières premières.

Une impulsion relevant au développement de l'artère naît de la fondation de deux colonies corinthienne sur la côte Adriatique, Epidamnum (Dyrrachium) au nord Apollonia au sud, tendu au développement systématique des ressources minérales du territoire illirique. A ce propos on a présumé que la politique impérialistes corinthienne a été capable de mettre au travail diverses pistes minérales en les coordonnant en un seul système étendu de l' Adriatique la Mer Noire.

Et pourtant c'est sous le domaine des rois macédoines qu'on peut lire pour la première fois une structuration certaine et unitaire du parcours.

Mais si pour route on entend quelque chose de plus d'une simple circulation de matériaux et de hommes sur un trajet, ceci ne peut se réaliser si non que s'instaurant sur un axe comme celui transbalcanique d'un pouvoir politique fort, articulé, capable d'en valoriser toutes les potentialités. Élément constitutif essentiel d'un évènement de ce genre ne peut que être l'occupation de la terre à la quelle elle est toujours liée- écrit Carl Schmitt- une première mesuration et répartition du sol utilisable. Dans ce sens la via Egnatia est née seulement avec les Romains après le 146 a J.C. année dans la quelle avec la destruction de Corinthe se définit l'acquisitions de la Macedoine e de la Grèce et se sont réalisé toutes les conditions politiques et juridiques pour l'utilisation du sol de la part des nouveaux occupants.

La route, comme témoigne Strabon avait comme point de diramation à son extrémité occidentale, sur la cote Adriatique la cité d'Apollonia. Sur la via Egnatia il y avait une route qui provenait d'Epidamnos (Dyrrachium), dans un point évalué de Strabon avec la même distance entre les deux ville. En s'unissant les deux voies en un seul parcours celui-ci embouchait la moyenne vallée du Shkumbin en le remontant jusqu'au environ de l'hauteur de Sopi Polis, dans la zone de Haxhi Beqarit, où la rue ancienne était obligée par la morphologie de la vallée à passer de la rive droite à la gauche du Shkumbin.

Sûrement dans cette zone, mais peut être aussi plus en vallée, la voie étaient appelées, écrit Strabon "la route de la Candavia", prenant le nom d'une montagne illirique. Cette partie de route traverse justement une région montueuse que nous devons retenir pour les anciens qui s'étendait au moins jusqu'à la région des lacs de Lychnidòs (lac d' Ohrid, lacs de grand et petit Prespa) , De Lychnidòs la voie poursuivait vers les passages de montagne le long desquels courrait le confin entre de la Macédoine settentrionale et la Lyncestide et dans son centre principal, Hétrakleia Lynkestidos, où se jougnait aussi un parcours de l'important nœud routier de Stobi,

La via Egnatia touchait ensuite Edessa, e puis, à travers la plaine Macédoine , pour Pella joignait à Thessalonique, La cité du Golfe thermaïque était seulement pourtant située à la moitié du parcours qui finissait en premier lieu a Kypsela sur l'Hèbre en Thrace. Successivement le parcours fut poursuivit jusqu'à Byzance.

Le réalisateur de l'œuvre fut un magistrat romain nommé en deux inscription Cnaeus Egnatius fils de Caius du quel rien d'autres n'est connu pour l'instant en dehors du nom et de sa fonction proconsul (en grec antipathos)

Depuis ce moment-là la via Egnatia sera pour plus de cinq siècles sous le domaine de Rome plusieurs choses ensemble: d'abord une infrastructure qui doit satisfaire des buts militaires urgents en favorissant le passages des militaires le définit Cicéron. Puis quelques décennies plus tard aussi une structure pour faciliter les relations entre l'Italie et les provenances orientales. Encore plus tard ça sera un instrument principalement administratif et surtout un instrument pour ranger et planifier le territoire à travers lequel s'applique la structuration des territoires et se poursuivent les but stratégiques de l'état romain.

Par rapport aux expériences d'autres civilisations un important procès d'attraction préside à la constructions de la via Egnatia comme des autres routes romaines. Le territoire vient soustrait de sa condition de naturalité et decontestualisé. A l'incertitude des signes de la nature toujours en transformation le gromatique remplace la correspondance sûre de celui de l'état. La borne milliaire fixée univocablement, une fois pour toutes, le point dans l'espace et de ce fait finit par indiquer même le temps.

Immenses territoires assument de ce fait pour la première fois des contours certains, des points de référence militaires et économiques permanents et des temps de parcours. Les activités politiques, militaires, économiques et administratives peuvent les embrasser et les innerver de ce fait avec des marges de prévision et programmations qui étaient, avant, inconnus. Grâce seulement à la concomitante maturation d'un complexe de présuppositions appropriées de connaissance (économique, géographique, ethnographique, géométrique) et d'organisations ce procédé a été possible. Il se reconnaît comme le fruit d'un system scientifique, le seul capable de redéfinire avec cohérence le territoire qui réussit à déployer son pouvoir.

La via Egnatia jouera à partir de la deuxième moitié du II siècle avant J.C: un rôle absolument de premier plan dans l'expansion romaine en Orient e dans les vicissitudes de la dernière phase républicaine.

Pour ce qui concerne les interventions successifs résultant de l'activité d'Auguste, de Trajan avec les quels en particuliers la voie devient un tronçon d'une plus vaste, étendue et complexe ligne de pénétration vers l'orient qui comprend la via Appia, e de Caracalla. A côte de

la vie politique et administrative le long de la via Egnatia s'écoulaient les grandes vicissitudes linguistiques (la zone traversée par la via Egnatia constitue une troisième aire Latin-balcanique, en plus de celles respectivement le long de la côte de la Dalmatie à l'Épire et le cours inférieur du Danube), culturelles et religieuses (la diffusion du christianisme en premier).

En 326 la transformation effectuée de Constantinople en capitale de l'empire avec le nouveau nom de Constantinople marque un moment d'une importance certaine. Le centre principal se situe le long de la rue Thessalonique, devient une des majeures villes du royaume d'Orient point ferme dans la lutte à l'arianisme mais des derniers martyrs paient. Quand Rome cessa d'être la capitale du monde méditerranéen le rôle de la voie commence à s'éteindre. À l'âge médiéval la via Egnatia montre des signes d'une progressive, décadence parallèle à la formation du mosaïque d'entités politiques diverses amèrement en conflit l'une contre l'autre dans laquelle se transforme petit à petit la péninsule balkanique. La route retrouve la fonction seulement avec l'ottomane.

Malgré la via Egnatia ait été une des plus importantes routes de communications du monde romain et deux siècles de recherches archéologiques et d'études qui s'établissent dans une stratigraphie bibliographique pas exagérée mais toutefois consistante, l'état des connaissances sur le parcours malheureusement bien loin de pouvoir être définies satisfaisantes. Bien sûr la situation des études n'est pas des meilleures étant donné la situation politique, économique et sociale dans laquelle se trouve toute l'aire balcanique et les lourds conflits qui divisent depuis toujours les peuples qui habitent le long de son parcours. Pas pour cela nous devons cesser toutefois d'espérer et de rechercher la collaboration et l'amitié, de dépasser les diffidences réciproques, de recomposer fractures et colmer les distances. La même évidence des désastres vérifiés dans le passé peut être sous ce profil d'aide. Dans le fond la merveilleuse contradiction qui traverse chaque jour notre existence et nos sociétés, la vie qui cherche de s'établir sur la mort, le désir de félicité et de paix sur la dispersion et les instants destructifs trouve sa vérité positive et ensemble sa possibilité de s'affirmer dans chaque route. Dans l'Egnatia comme dans les autres la rencontre avec les autres, le reconnaissance, le respect, l'écouter, le dialogue, l'échange, la coopération entre les hommes, la fraternité, principes sans lesquels aucune recherche à la fin n'a aucun sens.