

DRUMURILE ROMANE ÎN BANAT

Spațiul geografic cuprins între Mureș, Tișa, Dunăre și Carpați, cunoscut din secolul al XVIII-lea sub numele de Banat, este rodul unui frământat trecut geologic care și-a pus amprenta asupra actualului relief, conferindu-i aspectul unui vast amfiteatru larg deschis spre Cîmpia Panoniei.

Treapta cea mai înaltă este reprezentată de rama terminală vestică a Carpaților meridionali și de sectorul sudic al Carpaților occidentali. Alitudinea scade de la est spre vest și întreaga zonă muntoasă este fragmentată de numeroase depresiuni tectonice. La poalele munților, de la nord spre sud se alipește, ca o prispă, banda dealurilor piemontului vestic, înălțată din materialul detritic despus pe țărmul fostului lac panonic în neogen și cuaternar. Dealurile au forma unor culmi prelungi, cu spinarea netezită sau rotunjită, între Bega și Mureș avînd înfățișarea unui adevărat podiș. Cea mai joasă treaptă o constituie Cîmpia Banatului, parte din marea cîmpie a Dunării de mijloc, formată dintr-o pătură sedimentară așezată pe un vechi soclu cristalin hercinic scufundat inegal sub apele ce ocupau odinioară Depresiunea Panonică. Cîmpia coboară lin spre vest, urmînd retragerile succesive ale apelor de odinioară și la contactul cu dealurile pătrunde pe alocuri către zona înaltă din estul Banatului sub forma unor golfuri care marchează traseul sinuos al țărmului fostului lac panonic. Afectat în mare parte de mișcări de subsidență care continuă și azi, sectorul vestic al cîmpiei a fost, pînă în secolul al XVIII-lea, acoperit pe mari întinderi de mlaștini, care au constituit o barieră naturală greu de trecut, ea despărțind pămîntul bănățean de țărmul panonic.

Deși diferențiat după relief în zone distincte, Banatul în ansamblu are totuși un caracter unitar, asigurat în primul rînd de rețeaua hidrografică, care, în cea mai mare parte, centrată în masivul Semenic, se orientează în funcție de lășările tectonice, spre fosa adîncă din sud-estul Depresiunii Panonice, asigurînd astfel căi de acces lesnicioase pînă în inima zonei muntoase.

Privit în legătură cu marile regiuni fizico-geografice vecine, pămîntul bănățean apare, din punct de vedere genetic, ca o îmbinare a două unități morfostructurale. Una, carpatică, prelungită în chip firesc la sud de Dunăre, îl leagă de spațiul balcano-eggean, frământat și fărîmițat într-o multitudine

de regiuni închise ; alta, panonică, întindere plană de o parte și de alta a Dunării de mijloc, îl leagă de spațiul central-european. Articularea la cele două mari spații geografice este mijlocită de rețeaua hidrografică, care pornind din rama muntoasă ce înconjoară Depresiunea Panonică se îndreaptă spre Dunăre, către zona de scufundare din sud-vestul Banatului, unde se concentrează ca într-o piață de adunare a apelor, fapt care-i conferă o poziție centrală în interiorul bazinului dunărean, transformînd zona dintre Singidunum și Dierna într-un punct obligat de trecere.

Deosebite din multe puncte de vedere, cele două spații se întîlnesc de-a lungul Dunării bănățene unde apare o zonă de contact, atribut confirmat și de climatul specific, rezultat din confluența elementelor continentale și mediteraniene, de aspectul florei și faunei care prezintă același dublu caracter.

În vasta arie circumscrisă de Alpi și Carpați, împărțită de Dunăre în două jumătăți, se înscriu patru mari axe de circulație, care asemenea rețelei hidrografice, gravitează tot spre sud-vestul Banatului. Una, între Sava și Drava, de-a lungul limitei care separă Depresiunea Panonică de Peninsula Balcanică, asigură legătura, peste Alpii Iulieni cu nordul Italiei. A doua, de-a lungul culuarului Morava-Vardar care despică în două Peninsula Balcanică, canalizează circulația între spațiul nord-dunărean și Marea Egeea. Cea de a treia axă este reprezentată de Defileul Dunării, care de la Baziaș la Gura Văii, ferestruind lanțul carpatic asigură accesul dinspre Marea Neagră către centrul Europei. A patra axă o formează valea Tisei care leagă Carpații nord-vestici de Dunăre. Intinsele mlaștini de pe malul stîng al Tisei au impus însă deplasarea traseului spre est, către poalele Carpaților Occidentali.

Aceste artere naturale au fost utilizate de om din cele mai îndepărtate vremuri și de-a lungul lor s-au scurs populațiile preistorice, au fost vehiculate bunuri materiale și culturale și s-au înfruntat imperii. Calea dintre Sava și Drava împreună cu valea Moravei au fost principalele artere de penetrație romană spre nordul Dunării și au dat naștere unui adevărat nod rutier între Singidunum și Dierna, de unde prin Banat se ajungea în Dacia intracarpatică.

La baza rețelei rutiere care avea să se dezvolte în Dacia romană a stat drumul de pe malul drept al Dunării bănățene, construcție începută de Tiberiu, continuată de Vespasian, Titus, Domițian și încheiată de Traian în preajma primului război cu dacii. De pe acest drum, pornind de la Lederata și Dierna, două artere, ocolind Munții Banatului, se vor întîlni la Tibiscum de unde se vor ramifica spre valea Mureșului și valea Bistrei pentru a pătrunde în Dacia intracarpatică. Nu este exclus ca începutul rețelei de drumuri romane în Banat să dateze încă din timpul lui Domițian cînd armata romană sub comanda lui Tettius Iulianus îi înfrînge pe daci la Tapae. Cu acest prilej, pentru a se asigura deplasarea grelelor mașini de război ce intrau în dotarea legiunilor, romanii, în mod cert, au fost obligați să execute anumite amenajări rutiere oricît de rudimentare vor fi fost ele. Faptul că romanii au pretins lui Decebal să consimtă la trecerea trupelor

din Moesia spre frontul marcomanic prin regatul său¹, credem că își are temeiul tocmai în existența unui drum prin Banat, de unde armatele romane aveau să se îndrepte spre partea de nord a Cîmpiei Tisei.

În cadrul rețelei rutiere romane care măsoara aproape 80.000 km, drumurile din Banat apar ca artere de penetrație destinate să racordeze ținutul din interiorul arcului carpatic la magistrala care de-a lungul Savei și Dunării separa Peninsula Balcanică de restul Europei. În acest scop romanii au utilizat căile naturale de acces, fixînd un traseu de-a lungul dealurilor piemontane din vestul Banatului și altul de-a lungul culoarului Timiș-Cerna în partea de est. De la Tibiscum, ținînd seama tot de realitățile geografice un drum se va îndrepta spre Mureș iar altul spre Țara Hațegului, scheletul rețelei rutiere fiind format din două linii care se intersectează în nodul rutier de la Tibiscum și se sprijină pe Dunăre.

Pentru cunoașterea drumurilor romane din Banat nu dispunem azi decît de puține și incomplete izvoare. O primă sursă o constituie lucrarea gromaticului Balbus, participant la războaiele dacice în care se relatează despre măsurătorile efectuate în timpul operațiilor militare pentru construirea fortificațiilor necesare apărării comunicațiilor².

Fragmentul din opera pierdută a împăratului Traian în care se spune „de acolo am înaintat spre Berzovis, iar apoi spre Aizisis”³, deși nu oferă amănunte de ordin topografic, poate fi utilizat pentru a stabili distanța dintre cele două puncte, care, dacă o raportăm la *magnum iter*, etapa normală de marș a armatei romane după Vegetius, este de 30 km, iar dacă ne referim la *justum iter* este de 15 km.

Ptolemeu ne transmite numele a șapte localități situate pe teritoriul Banatului⁴. Dintre acestea Aicizis, Arcidava, Tibiscum, Dierna și Agmonia apar și în alte izvoare, Zurobara rămîne necunoscută iar Zeugma, așezată pe malul stîng al Dunării bănățene apare și ca numele unui post de frontieră pe Eufrat⁵. Deși a utilizat hărți rutiere și descrieri de itinerarii, așezarea geografică a acestor localități, în funcție de latitudine și longitudine, este arbitrară.

Dintre itinerarele romane doar Tabula Peutingeriană indică traseul a două drumuri care străbat Banatul de la Dunăre spre nord și ne furnizează ca elemente susceptibile de a fi interpretate un număr de 16 toponime, distanța dintre ele în mile (1 milă = 1480,5 m) și o vigneta⁶. Asupra ei au fost formulate în ultimul timp, numeroase rezerve în legătură cu localizarea toponimelor și se afirmă că rețeaua de drumuri de pe Tabula Peutingeriana nu înfățișează toate drumurile din Imperiu, ci numai pe cele folosite de serviciul de poștă⁷. În ceea ce privește datarea, forma actuală a Tabulei,

¹ *Istoria României*, vol. I, București, 1960, p. 299

² *** *Izvoare privind istoria României*, vol. I, București, 1964, p. 473; se va cita în continuare, *IzvIstRom*.

³ *Ibidem*, p. 485.

⁴ *Ibidem*, p. 545, 547.

⁵ R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 277.

⁶ *IzvIstRom*, vol. I, București, 1964, p. 739.

⁷ R. Chevallier, *op. cit.* p. 27.

are după ultimele cercetări două faze anterioare : una de la începutul secolului al III-lea, cu redacția în occident, alta de la sfârșitul secolului al IV-lea sau începutul celui următor, legată de activitatea împăratului Theodosiu al II-lea, fără nici o intervenție ulterioară în evul mediu, cu excepția citorva modificări de amănunt care evocă miniaturile din secolul al XIII-lea, efectuate poate de un călugăr din Colmar⁸.

Cosmografia Anonimului din Ravenna, operă a unui călugăr din secolul al IX-lea, prescurtează documente care urcă pînă în secolul al V-lea și după unele toponime, situația din secolul al V-lea pare a fi rezultatul despuierii unei hărți rutiere mai completă decît Tabula Peutingeriana⁹. Cu privire la Banat, Cosmografia ne oferă 14 toponime, unele necunoscute pe Tabula Peutingeriana iar altele într-o formă coruptă, precum și hidronimele Tisia, Tibisia, Drica, Marisia și Arine¹⁰. Cu toate învinuirile aduse acestei opere, nu poate fi trecut cu vederea faptul că, în ceea ce privește Dacia, Ravenatul subliniază că a folosit ca principală sursă pe Sardatius sau Sardacius, autor necunoscut dar care după nume s-ar putea să fie fost originar din nordul Dunării și deci bun cunoscător al locurilor. Formele considerate corupte la Anonimul din Ravenna ar putea fi cele populare, aflate în circulație în graiul localnicilor din secolele V—VI și deosebite de cele oficiale din Tabula Peutingeriana.

În sprijinul acestei ipoteze pot fi invocate două hidronime bănațene pomenite de Ravenat : Drica și Arine. Primul apare sub formele Drekon, Dréncon la Priscus Panites¹¹ și Dricca la Iordanes¹². Numele riului a fost socotit de origine dacică sau germanică iar recent a fost derivat dintr-o rădăcină primară indo-europeană¹³ și identificat cu riul Bega de azi. Mult mai sigur pare însă, credem noi, că hidronimul Drica își are originea în lat. *directiare* „a învîrți, a se întoarce, a îndrepta”, care în bulgara occidentală a dat *dricam* „a rătăci, a se abate din drum”, considerat element al limbii balcanice necunoscut limbii române¹⁴. Atestarea acestui hidronim la anii 448 și 551 exclude filiera slavă și constituie o altă dovadă despre continuitatea populației romanice pe meleagurile noastre în graiul căreia termenul va fi existent și ca apelativ dar nu s-a păstrat în limba română decît sub forma *dric* „piesă la car”, care se învîrte în jurul unui ax și imprimă direcția vehiculului mult mai apropiat semantic de cuvîntul latin decît de maghiarul *derék* „mijloc” din care se considera că derivă. Conținutul semantic al hidronimului Drica exprimă și o realitate geografică frapantă, cursul divagant al riului Bega în zona de subsidență a cîmpiei

⁸ *Ibidem*, p. 9—30; discuții mai ample în lucrarea lui A. și M. Levi, *Itinerarea picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*, Roma, 1967; se va cita în continuare T.D.

⁹ R. Chevallier, *op.cit.*, p. 35.

¹⁰ *** *Fontes historiae daco-romane*, București, 1970, p. 580.

¹¹ *Ibidem*, p. 260, 282, II.

¹² *Ibidem*, p. 428.

¹³ I.I. Russu, *Nume de riuri din vestul Daciei*, în *Cercetări de lingvistică*, tom. II, 1957, p. 257—258.

¹⁴ I. Petcanov, *Intorno ad alcuni elementi lessicali del latino balcanico ignoti al (daco) romeno*, în *Actele celui de-al XII-lea Congres internațional de lingvistică și filologie romanică*, I, București, 1970, p. 1026.

bănăţene unde pînă nu de mult apele rîului şerpuiau leneş formînd împreună cu Timişul o adevărată încîlceală de ape¹⁵.

Tot romanicilor autohtoni trebuie atribuit şi hidronimul *Arine* din lat. *arena* „nisip” conservat ca apelativ pînă astăzi în limba română din părţile Banatului sub forma *arină*. Considerat ca o formă coruptă din *Miliare*¹⁶, el exprimă însă tot o realitate geografică şi anume vechiul braţ înnisipat al Mureşului cunoscut în prezent sub numele de *Aronca*. Ca toponim apelativ *arena* este pomenit în forma *Arina* şi de Procopius din Caesarea¹⁷ localitate în Moesia Inferior lângă Dunăre, între Nicopolis şi Sucidava, pe la anii 553—555, într-o zonă unde el reflectă aceaşi realitate geografică.

Cîteva date utilizabile în legătură cu reţeaua rutieră romană din banat aflăm şi în Getica lui Iordanes, unde referindu-se la „Dacia cea veche”, autorul arată că „este înconjurată de o cunună de munţi avînd numai două intrări, una pe la Boute şi alta pe la Tapae¹⁸. După K. Miller, Boute ar fi pe culoarul Bistrei¹⁹, localizare confirmată eventual de oiconimul Bouţar, cu originea în apelativul *bouřă* sau *băuřă* „piatră de rîu rulată”, fără etimologie în DA, dar care redă aspectul geografic caracteristic al văii Bistrei, cu largi terase sculptate în aluviuni alcătuite din bolovăniş rulat. Acceptînd această localizare, a doua intrare, Tapae, Trebuie situată mai la nord şi nu poate fi decît culoarul Lăpugelor prin care se ajunge de pe valea Begăi, peste Făget, la Micia, sau culoarul Mureşului dintre Săvirşin şi Zam.

Pentru localizarea bătăliilor de la Tapae undeva în colţul de nord-est al Banatului pledează cîteva considerente de ordin geografic şi militar. Astfel, ţinînd seama că obiectivul principal al operaţiilor militare îl constituia centrul politic al dacilor din Munţii Orăştiei, care nu putea fi atăcat pe un front larg decît dinspre nord, într-o primă etapă, armata romană trebuia să-şi asigure controlul asupra văii largi a Mureşului dintre Deva şi Alba-Iulia, întrerupînd în acest chip legătura cu Podişul Transilvaniei şi Munţii Apuseni pentru ca apoi să poată porni la atac spre sud în direcţia Sarmizegetusei. Ocuparea bazei de plecare la atac de pe valea Mureşului se putea realiza cu mai multă uşurinţă pornind de la Tibiscum, peste interfluviul dintre Timiş şi Bega, lăsînd la est Munţii Poiana Rusca şi atingînd Mureşul, fie în zona Săvirşin-Zam, fie în şesul Iliei lângă Micia. Drumul prin culoarul Bistrei şi Depresiunea Haţeg pare mai dificil, obligînd armata romană să-şi alungească dispozitivul, să aibe flancurile în permanenţă ameninţate de inamicul bine adăpostit în pădurile de pe versanţi şi la ieşirea din depresiune să forţeze culoarul Streiului avînd în faţă grosul forţelor dace din Munţii Orăştiei.

Despre drumurile romane aflăm ştiri şi în documentele medievale bănăţene unde apar sub denumirea de „drumul pietros” sau „drumul uscat”

¹⁵ V. Tufescu, *Zone de subsidenţă de la Timişoara*, în *Comunicările Academiei R.S.R.*, tom. VII, nr. 2, 1957, p. 249.

¹⁶ I. I. Russu, *op.cit.*, p. 260.

¹⁷ F. H. D. R., II, p. 472.

¹⁸ *Ibidem*, p. 419.

¹⁹ V. Cristescu, *Istoria militară a Daciei romane*, Bucureşti, 1937, p. 107.

și deoarece în evul mediu nu au existat decît drumuri de pămînt, cele care poartă aceste determinative nu pot fi decît drumuri romane. Ele sînt menționate mai ales în legătură cu reambularea unor moșii, servind pe mări întinderi ca repere cadastrale și dînd probabil naștere unui peisaj agrar specific. Un act al capitlului din Cenad, emis în anul 1351 în legătură cu moșia Beninys din districtul Kuesd²⁰, amintește printre hotare un *kucsdu* „drum pietros” care în contextul toponimelor din document este în mod cert drumul roman dintre Biniș și Bocșa Română. Un alt act din anul 1371 privitor la niște moșii situate la vest de Munții Poiana Rusca, între Timiș și Bega, menționează printre hotare „quondam magnam viam vulgo Sohordovich vocatum”²¹.

Toponimia actuală oferă și ea date în legătură cu drumurile romane care în Banat sînt cunoscute sub denumirile de „Drumul Irinii, Drumul Mariei Tereza, Calea împărătească, Drumul bătrîn, și Iarc” din sl. *jarûkû* „șanț”. Existența drumului roman din Țara Almăjului este consemnată de oiconimul *Pâtaș*, dintr-un sud-slav răsăritean vechi *pat* „drum” și de hidronimul *Putna*, dintr-un sud-slav apusean mai nou *put* cu același înțeles. La fel trebuie interpretat oiconimul actual *Dulău* din magh. *dülö* „hotar”, reprezentat în evul mediu de drumul roman care trece prin localitate. Alte toponime par a indica prezența unor milearii. Astfel, un document din anul 1367 amintește pe lingă Slatina Nera de „quondam petram Wracha nominatam”²², cu funcție de reper cadastral și după nume, investită cu atribute magice, ori se știe că în Franța milearele au generat un adevărat cult popular, toponimele de acest gen, coincidînd, de obicei, cu amplasamentul cert al unui indicator rutier roman²³. Asemenea amplasamente ar putea sugera și toponimele: Scaunul împărătesc, Stîlpul împărătesc, La stîlp, La scaun, Scămmelul, Piatra judecății, Piatra pedepsei, Piatra scrisă, etc., întîlnite frecvent de-a lungul drumurilor romane din Banat. Această ipoteză este confirmată, de recenta descoperire a unui milearii roman la Lăpușnicel în punctul numit „*Znamăn*” sau „*Piatra Împăratului*”, în apropiere de o stațio sau o mansio romană.

TRASEUL DRUMURILOR ROMANE

Despre drumurile romane din Banat aflăm sumare mențiuni în lucrările lui Marsigli și Grisellini²⁴. Preocupări mai stăruitoare se remarcă abia

²⁰ *** *Documenta Romaniae Historica*, C, vol. X, București, 1977, p. 48.

²¹ Pesty Fr., *Krassó vármegye története*, III, Budapeșt, 1882, p. 120. Toponimul format din sl. *suh* „uscat” și *dol* „șanț” indică drumul roman Tibiscum — Răchita — Bulci. În același document în apropiere de drum apare și toponimul Teglavár (Pesty Fr., *op.cit.*, p. 110) „cetate de cărămidă”, care ar putea consemna ruinele unei fortificații sau o stație de poștă romană.

²² *Ibidem*, p. 79.

²³ R. Chevallier, *op.cit.*, p. 45.

²⁴ L. F. de Marsigli, *Description du Danube de puis la montagne de Kalenberg en Autriche, jusqu' au confluent de la rivière de l'antro en Bulgarie*, Haga, 1744; Fr. Grisellini, *Istoria Banatului timișan*, București, 1926.

către finele secolului XIX și în prima jumătate a secolului nostru²⁵. În toate aceste lucrări însă, principalul obiectiv a fost stabilirea în linii mari a traseelor și identificarea toponimelor antice în funcție, mai ales, de Tabula Peutingeriana.

Pe baza cercetărilor de pînă acum, în TIR I, 34 se disting două categorii de drumuri romane în Banat²⁶. Una, considerată certă care include următoarele rute: 1. Lederata-Tibiscum; 2. Dierna-Tibiscum; 3. Tibiscum-Ulpia Traiana; 4. Slatina Nera-Prigor; 5. Micia-Partiscum. Alta, incertă cuprinzînd rutele: 1. Palanca-Slatina Nera; 2. Vărădia-Ciclova Română-Slatina Nera; 3. Prigor-Plugova; 4. Vărădia-Docnecea-Bocșa Română; 5. Surduc-Doclin-Bocșa Română-Berzovia și 6. Palanca-Dierna. Dintre acestea, doar rutele Lederata-Tibiscum, Dierna-Tibiscum și Tibiscum-Ulpia Traiana sînt cunoscute pe baza izvoarelor scrise antice. După Tabula Peutingeriana, drumul Lederata-Tibiscum cuprinde șapte segmente, din care cinci au o lungime de 12 mile, unul de 3 mile și altul de 10 mile, avînd în total 73 mile adică 108 km. Măsurînd pe harta 1:200.000 traseul acestui drum obținem însă o lungime totală de 124,3 km, ceea ce înseamnă că pe teren există o diferență în plus față de T.P. de 16,3 km. Drumul străbătînd însă o regiune care a permis desfășurarea unor tronsoane lungi și rectilinii, diferența nu poate fi pusă pe seama reliefului și nici pe necunoașterea traseului, întrucît mare parte din el a fost parcurs pe jos. Deși există și alte explicații posibile, cea mai verosimilă credem că o oferă greșelile săvîrșite de copişti în diferite epoci.

Lipsa de concordanță între distanțele indicate de T.P. și cele de pe teren pune sub semnul întrebării localizarea toponimelor antice acceptată pînă în prezent și implică reconsiderarea problemei în lumina unor date noi de J. Baradez și R. Chevallier, în legătură cu Tabula Peutingeriana și rețeaua rutieră din alte provincii ale Imperiului Roman²⁷. Demn de reținut pentru studiul nostru ni se par următoarele precizări: a) în general drumul roman evită așezările anterioare și chiar atunci cînd itinerarul antic menționează un oraș, nu în mod obligatoriu drumul traversează localitatea, ci de cele mai multe ori atinge doar teritoriu acestuia, *statio* sau *mutatio* fiind amplasată la încrucișarea cu un *deverticulum* care duce în oraș și din motive de securitate chiar la o anumită depărtare de drum; b) Tabula Peutingeriana nu indică întotdeauna stația sau localitatea, care cel mai adesea rămîne în afara drumului, ci încrucișările și răsplinele de

²⁵ H. Kematmüller, *Die Römerstrasse in Banat*, în *Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik*, XIV, 1882; B. Milleker, *Utak és lakóhegy*, în *Dél-Magyarország a Rómaiak alatt*, Timișoara, 1883; K. Miller, *Itineraria romana*, Stuttgart, 1916; T. Simu, *Drumuri și cetăți romane în Banat*, Lugoj, 1924; A. Cucu, *Drumurile romane din Banat*, în *AnB*, II, nr. 2, 1929; V. Chirstescu, *Istoria militară a Daciei romane*, București, 1937; E. Panaitescu, *Le grandi strade romane in Romania*, Roma, 1938; Al. Borza, *Banatul în timpul romanilor*, Timișoara-1943; Iar o recentă sinteză privitoare la drumurile romane din Dacia o datorăm regretatului învățat clujan M. Macrea, în *Viața în Dacia Romană*, București, 1969.

²⁶ **** TIR, I, 34, *Aquincum-Sarmizegethusas a-Sirmium*, Budapesta, 1968.

²⁷ J. Baradez, *Fossatum Africae*, Prais, 1949; *Vue aérienne de 19 l'organisation romaine dans la Sud algérienne*, Paris, 1949; *Réseau routier de la zone arrière du limes de Numidie*, în *Limese Studien*, Bâle, 1959; R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1972.

drumuri; c) etapele între *stationes* sau *mansiones* sînt de obicei omogene pe același itinerar și atunci cînd o distanță apare anormală în raport cu o serie, avem dreptul să modificăm un semn pentru a obține o cifră de același ordin de mărime.

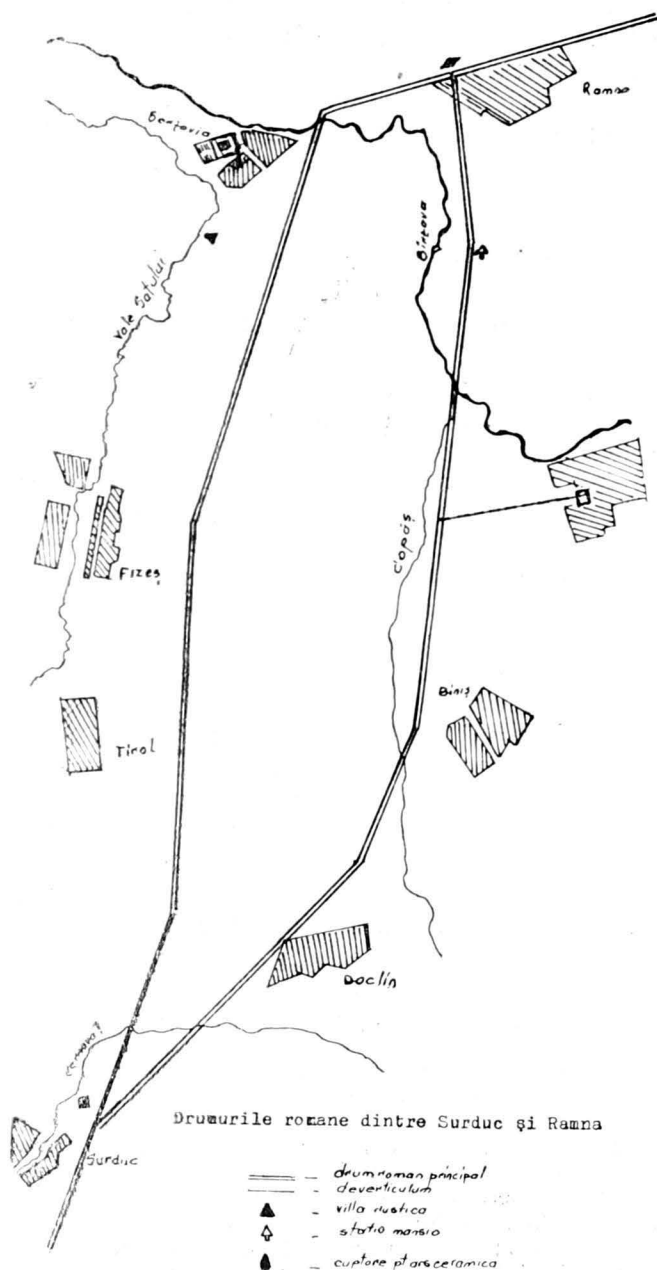


Fig. 1. — Harta drumurilor romane dintre Surduc și Ramna.

În cazul rutei Lederata-Tibiscum, pe baza cercetărilor de pînă acum, se poate afirma că toate aceste observații rămîn perfect valabile. Drumul roman nu traversează nici o așezare a populației autohtone. La Vărădia, eventuala așezare dacă de la Chilia rămîne cca. 2 km spre nord. Castele romane de la Surduc, Berzovia, Cornuțel sunt amplasate în fața drumului la 0,5—1 km depărtare și în aceeași situație sunt așezările civile romane de la Bertzovia și Tibiscum. Segmentele de 12 mile sunt cele mai numeroase pe această rută și atribuind ultimelor două aceeași mărime obținem o lungime a întregului traseu de 124,3 km egală cu distanța Lederata-Tibiscum măsurată pe hartă.

După TIR. I, 34 și propriile observații pe teren răspîndii și intersecții de drumuri romane există în zonele Vărădia, Surduc, Berzovia, Tibiscum. La Vărădia, la est de castru pe drumul care duce la Broșteni, pe la jumătatea secolului trecut au fost descoperite ruinele unei construcții romane cu mai multe încăperi, urme de pavaj rutier și un stîlp²⁸

²⁸B. Milleker, *Délm.*, II, p. 70.

probabil partea dintr-un milear. Toate acestea indicînd ramificarea drumului spre Slatina Nera și stația de poștă aferentă.

O altă ramificație întîlnim la Surduc, unde drumul se bifurcă la dreapta spre Doclin, Biniș, Bocșa Română, mergînd paralel cu cel spre Berzovia la o depărtare de 4—6 km. Ruinele unui edificiu cu mai multe încăperi dintre care o sală de tip basilical, cu hipocaust, situate la cîteva sute de metri de castru și considerate de Téglass ca fiind termele militare, ar putea fi atribuite unei statio.

Joncțiunea celor două tronsoane se face la nord de Bîrzava și edificiul roman dezvelit pe valea Beranului la hotarul dintre Bocșa Română și Ramna, considerat inițial a fi o villa rustica, aflat în apropierea drumului roman, nu este exclus să fie tot o statio. Pledează pentru o asemenea interpretare faptul că este situat exact la 18 km de ramificația de la Surduc, și lipsa de material arheologic este explicabilă prin caracterul oficial al construcției care a fost evacuată sistematic. În stadiul actual al cercetărilor nu se poate preciza dacă cele două ramuri ale drumului sunt contemporane sau nu. Dificil de explicat este însăși prezența lor pe o distanță de 18—20 km, în aceeași direcție și la un interval neînsemnat una de alta. În plus, de pe ramura estică un *deverticulum* conduce în vatra localității Bocșa Română, unde pe o terasă a Bîrzavei se păstrează ruinele unei fortificații romane de formă dreptunghiulară cu una din laturi de peste 100 m lungime, cu zidurile din piatră înalte încă de 1 m la începutul secolului nostru cînd a fost cercetată de Th. Antonescu, care localizează aci anticul Berzobis²⁹.

O intersecție de drumuri aflăm la Tibiscum unde se întîlnesc arterele care vin de la Lederata și Dierna și pleacă drumurile spre Ulpia Traiana către est și spre Valea Mureșului către nord. Joncțiunea lor se face la marginea așezării civile, între Timiș și pîriul Axiniul.

Ruta Lederata-Tibiscum este cunoscută și din opera Ravenatului care plecînd de la nord spre sud așează la început toponimul *Tema* urmat de *Tibiscum*, *Gubali*, *Zisis*, *Berzovia*, *Arcidaba*, *Canonis*, *Potula* și *Bacan-cis*. Față de T.P. între Berzobis și Arcidava lipsește Centum Putea iar de la Arcidava spre sud apar trei toponime necunoscute T.P., numărul segmentelor între cele două capete de drum rămîne însă tot șapte. Existența toponimului Centum Putea în Banat a fost recent categoric contestată, menționarea lui datorîndu-se doar erorii comise de unul din cribii T.P. sub impresia localității Centum Putea din Siria³⁰. O asemenea confuzie în operele antice pare foarte plauzibilă, o localitate Zeugma situată de Ptolemeu în sudul Banatului, pe T.P.XI. o întîlnim tot în Siria, pe Eufrat. Prezența altor toponime decît pe T.P. în sectorul sudic al rutei se poate explica prin faptul că sursa Geografului din Ravenna ar fi fost un itinerar roman fără traseul drumurilor, de unde confuzia cu stațiile de pe rutele învecinate; în cazul nostru de pe drumul care ducea de la Vărădia spre Depresiunea Bozovici.

²⁹ Th. Antonescu, *Columna Traiană*, I, Iași, 1910, p. 84.

³⁰ N. Gostar, *KAYKONEIOI*, în *Traco-Dacica*, București, 1976, p. 268—269.

Ținând seama de faptul că atribuind tuturor segmentelor de pe acest drum valoarea de 12 mile obținem și pe teren aceeași distanță de 124,3 km, de concordanța dintre lungimea etapelor și ramificațiile sau încrucișările de drumuri unde au trebuit să existe stații de poștă, și, eliminând *Centum Putea*, se poate stabili o nouă localizare a stațiunilor de pe această rută care, punând de acord ambele izvoare poate oferi un cadru mai potrivit pentru problemele legate de Banatul roman. Ca urmare, pornind de la Lederata, stația următoare *Apus Flumen* poate fi localizată la Iam pe malul Carașului unde în împrejurimi există numeroase vestigii romane. *Canonias*, în hotarul Vărădiei, la sud de Caraș și în apropiere de castru unde pornește drumul spre Slatina Nera. *Arcidava* trebuie plasată în preajma castrului de la Surduc, unde se ramifică drumul spre Bocșa Română. *Berzobis* poate fi așezată la nord de Bîrzava pe valea Beranului la hotarul dintre Romna și Bocșa Română, toponimul antic putîndu-și avea originea nu într-un nume de așezare ci în hidronimul Berzobis, Bîrzava de azi, precedentul fiind oferit de *Apus flumen* în care numele riului, autohtonul *Apus* sau *Apo* a devenit numele stațiunii și de Tibiscum în care numele riului a devenit și numele municipiului. Stațiunea *Azizis* ar putea fi una din numeroasele ruine romane semnalate de Milleker în zona Dulău-Valea Mare-Fîrlug, iar numele stațiunii își poate avea originea tot într-un hidronim, tema *aig* „capră” potrivindu-se mai mult unui curs de apă (Pogănișul de azi) decît unei așezări umane. Dealtminteri, în această privință, ni se pare concludent faptul că exceptînd *Arcidava*, toate stațiunile de pe acest drum care poartă nume de origine autohtonă au un corespondent în vechea hidronimie a Banatului și că doar *Canonias* situată lângă *Apus flumen*, dar urmînd unei stațiuni care purta deja numele riului și *Caput Bubali*, în aceeași situație, sunt singurele care poartă nume de origine latină.

Drumul Dierna-Tibiscum, a doua mare arteră romană din Banat urmează culuarul tectonic Timiș-Cerna. Traseul pînă la nord de Mehadia a fost impus de valea Cernei și parțial de afluentul ei Bela Reca. De aci, în Depresiunea Domașnea-Mehadia situația se complică datorită reliefului propriu acestei zone caracterizat prin culmi de 400–600 m altitudine, puternic fragmentat de o mulțime de văi orientate spre sud și separate de bazinul Timișului prin pragul înalt de la Domașnea (Poarta Orientală). Pentru a traversa depresiunea, romanii au ales calea prin mijlocul ei, de-a lungul cursului inferior al pîraielor Mehadica și Luncavița îndreptîndu-se apoi direct spre Poarta Orientală și pătrunzînd astfel în valea Timișului.

Pe acest traseu urmele drumului roman sînt atestate în zona Domașnea unde se semnalează și vestigiile unor construcții romane la 2,6 km sud-vest de localitate, la confluența pîriului Domașnea cu Luncavița și la 2,2 km nord de sat, pe dealul Domașnea, la Poarta Orientală, unde într-o fortificație romană de 38×32 m a fost descoperită o diplomă militară³¹.

³¹ B. Milleker, *op.cit.*, p. 20–21; I. I. Russu, *Inscripțiile Daciei Romane*, I, București, 1975, p. 121.

Mai la sud de Domaşnea cca 7,5 km, la Macovişte, pe la finele sceolului al XVIII-lea se amintesc ruinele unui edificiu roman considerat a fi ale unui templu³².

Problema localizării toponimelor pomenite de T.P. pe această rută a rămas încă nerezolvată, dificultăţile fiind legate de lipsa de concordanţă între mărimea intervalelor indicate de T.P. şi vestigiile romane de pe teren. Ca şi în cazul rutei Lederata-Tibiscum, la identificarea toponimelor s-a ținut seama în primul rînd de castrele romane existente pe culoarul Timiş-Cerna, cu toate că itinerarul se referă la *cursus publicus* şi nu la deplasarea trupelor, fapt clar evidenţiat de poziţia castrului de la Plugova la 30 km depărtare de Dierna şi a celui de la Teregovă, tot la 30 km faţă de Plugova, adică la o etapă normală de marş a trupelor romane care era de 30—36 km, în timp ce etapa normală între două staţii de poştă reprezintă jumătate din lungimea unei etape militare. În plus, din amplasarea castrului de la Teregovă la confluenţa Rîului Rece cu Timişul, în faţa Porţii Orientale şi a celui de la Plugova la confluenţa Bolvaşniţei cu Belareca rezultă că primul avea misiunea să împiedice pătrunderea unui inamic dinspre nord în interiorul depresiunii, iar cel de al doilea să blocheze accesul din depresiune, pe valea Cernei, la Dunăre.

Lipsa de legătură dintre castre şi staţiile de pe T.P. este evidenţiată de însăşi conţinutul semantic al toponimelor. Astfel, *Ad Mediam* şi *Ad Pannonios* evocă mai mult nume de hanuri antice din staţiile de poştă de tipul *Ad Stabulum*, *Ad Novas*, *Ad Medias* etc., cunoscute din itinerare şi epigrafie, iar *Practorium* avea sensul de staţie nefortificată, antrepozit, haltă întreţinută de oraşe³³.

Identificate cu certitudine sînt doar capetele de drum: Dierna şi Tibiscum, distanţa dintre ele fiind, după T.P., de 68 mile = 100,6 km, cifră apropiată de 98 km măsuraţi pe harta 1 : 200.000, 96 km, pe calca ferată şi 107 km pe şoseaua actuală. Repartizarea distanţelor pe intervalele de pe T.P. este neuniformă şi nu se poate stabili o serie de mărimi dominante, două avînd 14 mile, două 11 mile şi alte două 9 mile, fapt însă explicabil prin caracterul accidentat al reliefului care a impus scurta-re sau lungirea etapelor.

Încercînd să schiţăm o nouă localizare a toponimelor de pe T.P. vom ţine seama de dificultăţile terenului, de vestigiile romane care ar putea reprezenta în primul rînd ruinele unor staţii, de unele considerente expuse în legătură cu ruta Lederata-Tibiscum şi vom face abstracţie de distanţele indicate pe intervalele dintre staţii care sunt date în mile întregi şi care, dat fiind relieful accidentat, pot înregistra diferenţe notabile. (Pornind numai de la faptul că intervalele indică mile întregi eroarea poate atinge o jumătate de milă)³⁴.

Procedînd astfel, prima staţii, de la Dierna spre nord, *Ad Mediam* poate fi amplasată la confluenţa rîului Belareca cu Cerna acolo unde un

³² N. Stoica de Haţeg, *Cronica Banatului*, Bucureşti, 1969, p. 254.

³³ R. Chevallier, *op.cit.*, p. 219, 215, 208.

³⁴ *Ibidem*, p. 27.

deverticulum trebuia să se desprindă de pe artera principală pentru a conduce la stabilimentele termale de la Băile Herculane. În acest caz corespunde și distanța de 11 mile = 16,3 km indicată de T.P. În continuare, *Praetorium* ar putea fi localizat în apropiere de Iablanița unde s-au descoperit numeroase vestigii romane și de unde se va fi ramificat prin Petnic, spre Lăpușnicel pentru a se lega de drumul roman care străbate Depresiunea Almăjului de la vest spre est. *Ad Panonios* îl considerăm identic cu ruinele romane situate în zona de confluență a pârului Domașnea cu Luncașița. Halta de la Domașnea fiind situată la un punct obligatoriu de popas determinat de pregătirile necesare depășirii pragului înalt de la Poarta Orientală, s-a putut dezvolta mai mult decât alte stațiuni, pe lângă clădirea propriu-zisă a stației apărind și stabilimente particulare ca hanuri, terme, etc., în legătură, mai ales, cu circulația intensă din toate părțile Daciei, de la și spre Băile Herculane, dovedită de numeroasele inscripții puse de cei care s-au bucurat de efectul curativ al apelor termale.

De la această stație drumul urcă dealul Domașnei unde în 1828 a fost descoperită o mică fortificație romană care situată la cumpăna apelor dintre bazinul Timișului și cel al Cernei și la jumătatea distanței dintre Dierna și Tibiscum asigură supravegherea drumului. La nord de Domașnea drumul se continua pe rama estică a depresiunii, trecând pe lângă Rusca și lăsând la vest castrul de la Teregova și valea Timișului. Pe acest drum numit „al Glinorii de sus”, care evita cheile Timișului de la Teregova și Armeniș s-a circulat până la începutul secolului al XVIII-lea, când din ordinul generalului Mercy, guvernatorul Banatului, s-a deschis traseul actual pe valea Timișului³⁵. În continuare, trecând pe la est de Armeniș, drumul se menține pe înălțimi³⁶ și *Gaganis* poate fi așezat la Satu Bătrîn unde au fost descoperite ruinele unei construcții de piatră și două pietre cu inscripție pe marmoră³⁷. Ultima stațiune, înainte de Tibiscum, *Maschianis*, poate fi localizată la Valea Timișului (Cîrpa) unde de asemenea există vestigii romane care nu s-au bucurat de atenția cuvenită³⁸, iar în vecinătate la Bolvașnița, un sondaj făcut în anul 1968 de Florin Medeleț confirmă existența unei așezări romane³⁹.

Această localizare a stațiilor de pe ruta Dierna-Tibiscum, deși nu concordă întru totul cu distanțele indicate de TP pentru fiecare interval operează cu etape normale de 14—18 km și lungimea totală a rutei corespunde pe teren cu cea de TP. Al treilea drum, cert pe TIR L 34, duce de la Tibiscum la Ulpia Traiana și mai departe în interiorul Transilvaniei. Lungimea lui este de 37 mile = 54 km după TP iar pe teren drumul măsoară 52 km pe șoseaua actuală și 51 pe calea ferată, diferența fiind neglijabilă.

³⁵ N. Stioca de Hațeg, *op.cit.*, p. 167.

³⁶ M. Macrea, *Viața în Dacia romană*, București, 1969, p. 156.

³⁷ M. Moga, N. Gudea, *Contribuții la repertoriul arheologic al Banatului*, în *Tibiscus*, IV, 1975, p. 132—133.

³⁸ D. Tudor, *Orașe, tirguri și sate în Dacia romană*, București, 1968, p. 36.

³⁹ M. Moga, *Garnizoana romană de la Tibiscum*, în *ActaMN.*, VII, 1970, p. 143, nota 34.

Tabula Peutingeriana menționează între cele două orașe stațiunile *Acmonia* și *Pons Augusti*. Prima, este situată la o distanță de XIII mile = 20,7 km față de Tibiscum și a fost localizată la Zăvoi unde se află o fortificație romană și o așezare civilă. Distanța de pe TP de 14 mile = 20,7 km, corespunde exact cu cea de pe șoseaua actuală între Jupa și Zăvoi. *Pons Augusti* este însă mai dificil de localizat dacă ținem seama de mărimea intervalelor de pe TP și în acest caz ar trebui să fie situat la Băuțar, aici însă pînă în prezent nu se cunosc vestigii romane, care lipsesc și la Marga, localitate situată în apropiere și unde se crede că ar fi fost *Pons Augusti*. Amplasarea acestei stațiuni mai la est, la Bucova, sugerată recent⁴⁰ și justificată prin ruinele romane mai importante ar putea fi luată în considerare și datorită faptului că, deși distanța dintre Bucova și Ulpia Traiana este mai mică decît pe TP, trecerea prin Poarta de Fier a Transilvaniei face necesar un popas la Bucova.

Un alt drum considerat cert pe TIR L 34 este cel dintre Slatina Nera și Prigor. În realitate este însă vorba de drumul care începe la Vărădia, traversează depresiunea Oraviței pînă la Slatina Nera și pătrunde în regiunea minieră de la Sasca. De aici, pe la Boiște, unde se află ruinele unui mic *burgus* roman, considerate de Griselin, pe la finele sec. la XVIII-lea ca fiind al unei topitorii de cupru, drumul roman trece, ocolind pe la sud Cheile Nerei, peste culmea stîncoasă de la Stancilova și coboară în Depresiunea Almăjului pe care o străbate de la sud-vest spre nord-est și peste culmea Terova ajunge în culuarul de legătură cu depresiunea Domașnea-Mehadia la Lăpușnicel unde se ramifică spre Domașnea și spre Iablanița, legîndu-se de artera Oierna-Tibiscum.

În interiorul depresiunii vestigiile romane sînt numeroase dar, cu puține excepții, nu au fost cercetate sistematic. La Dalboșeț, a fost de curînd săpat un edificiu roman considerat a fi o *villa rustica* agro-pastorală⁴¹. În realitate, dat fiind condițiile pedo-climatice, penuria de material arheologic și absența urmelor de distrugere violentă, care par a indica o evacuare sistematică a construcției precum și amplasarea la intrarea în depresiune lîngă drumul roman care parcurge pînă aici o porțiune dificilă în zona montană, clădirea, de dimensiuni impozante, pare a fi fost o *statio* sau *mansio*. De la Dalboșeț, drumul roman urmărește una din terasele de pe stînga Nerei, vestigii romane aflîndu-se la Rudăria, Prilipeți, și Prigor. Între cele două localități, drumul trece pe malul drept al Nerei, urmele lui fiind vizibile la Pătaș și Borlovenii Noi, putem ajunge la Lăpușnicel unde în punctul numit *Cetate* săpăturile întreprinse de Muzeul județean din Reșița⁴² au dezvelit parțial o construcție romană de mari proporții, situată la 20 m de drumul roman, care reprezintă probabil tot o stație, aflată la 30 Km depărtare de cea de la Dalboșeț.

Pe ramura drumului roman care de la Lăpușnicel se îndreaptă spre

⁴⁰ D. Tudor, *op.cit.*, p. 44.

⁴¹ D. Protase, *Villa rustica de la Dalboșeț*, în *Banatica*, III, p. 349.

⁴² O. Bozu, *O statio sau mansio la Lăpușnicel*, comunicare prezentată la sesiunea jubiliară a Muzeului de istorie din Zalău.

Petnic, la cea 2 mile sud-est de stație a fost descoperit recent un stîlp mîlear în punctul numit *Znamăn* sau Piatra împăratului. Mîlearul aflat în amplasamentul originar are o înălțime de 1,92 m iar lățimea de 0,32 m. Literele neîngrijit incizate au o înălțime de 4 cm, distanța între ele variînd de la 3 la 1 cm. Din cîmpul inscripției se poate citi deocamdată cu ușurință doar un singur rînd în întregime cu următorul text: IANOPIIS. După aspect, mîlearul se aseamănă cu cele din Dobrogea plantate la finele secolului al III-lea și în secolul al IV-lea și sugerează ipoteza că este vorba de împărații Domițiani și Maximian, dacă nu cumva de o perioadă mai tîrzie. (Un studiu amănunțit al mîlearului urmează a fi prezentat de autorul descoperirii, O. Bozu, de la Muzeul județean din Reșița, după consultarea specialiștilor). În cazul că această datare prezumtivă, pe care o primim cu rezerva cuvenită se va confirma, avem cea mai sigură dovadă despre apartenența Banatului, la Imperiul roman după retragerea aureliană. Mîlearul nu reprezintă de altminteri, un caz izolat pe acest drum, fiindcă în apropiere a mai fost descoperită partea superioară a unui mîlear de același tip, deplasat însă de localnici și executat ca și primul din calcarul din împrejurimi.

Ținînd seama de faptul că traseul Slatina Nera—Prigor de pe TIR L 34, pe baza urmelor de pe teren, poate fi prelungit în ambele sensuri, se poate afirma că avem de aface cu un drum roman care prin Depresiunea Almăjului lega cele două artere principale din vestul și estul Banatului și care probabil se racorda direct și de Dunăre, fie de-a lungul Nerei, pe la Palanca, fie peste Munții Locvei, pe la Moldova Nouă.

Ultimul drum roman cert pe TIR L 34 este cel care de-a lungul Mureșului duce de la Micia la Partiscum. Jalonat de numeroase vestigii romane el asigură legătura cu Cîmpia Cumaniei dintre Tisa și Dunăre conducînd probabil pînă pe linia castrelor de pe malul drept al Dunării din Panonia. D9

Dintre traseele indicate de TIR L 34 ca incerte, drumul Surduc—Doclin—Bocșa Română—Berzovia este însă sigur. Urmele lui se păstrează în stare bună în hotarele acestor localități și sectorul Biniș-Bocșa Română a rămas aproape întreg pe o distanță de 5,8 km, din care 1,5 km în lunca Bîrzavei este construit pe un rambleu înalt în unele părți de aproape 2 m. După ce trece Bîrzava, la marginea de vest a satului Ramna, se unește cu drumul care vine de la Berzovia, în apropiere de punctul numit „*Oău Verde*” unde a fost dezvelit un cuptor roman de ars vase și după numeroasele cărămizi de diferite tipuri și țigle găsite în apropiere, este probabil că aici se afla cărămidăria legiunii IIII Flavia.

În afară de aceste drumuri, care apar pe TIR L 34, mai poate fi inclus ca cert un drum necunoscut pînă acum în literatura de specialitate. Este vorba de drumul roman, care de la Tibiscum, ocolind pe la vest Munții Poiana Rusca, ajunge pe malul Mureșului la Bulci unde se leagă de ruta Micia-Partiscum. Urmele lui, între Timiș și Bega, la Sărăgani, Seceni și Surducul Mic au fost semnalate cu mult înainte de A. Cucu⁴³

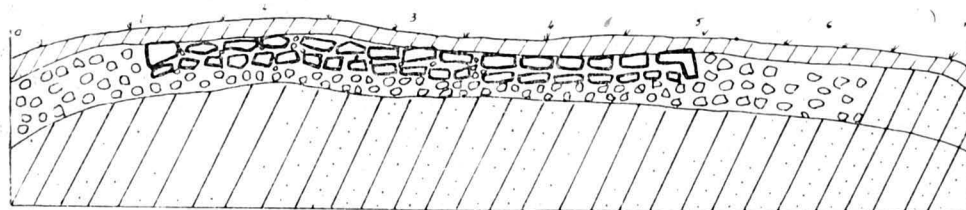
⁴³ A. Cucu *Studii la harta istorică a Banatului de azi*, Timișoara, 1927, p. 14.

iar de curînd M. Moga menţionează urmele lui la Criciova şi Tincova, subliniind că se îndrăpă spre Mureş⁴⁴. În afară de punctele amintite, traseul acestui drum l-am identificat şi în hotarul localităţii Răchita unde apare ca o dîlmă lungă de cca 6 km care traversează Bega şi pe lîngă Pădurani, se îndreaptă direct spre nord către Bulci pe malul Mureşului. Nu este exclus ca de pe tronsonul Răchita-Pădurani să se fi desprins o ramură care pe valea Begăi şi culoarul Lăpugelor să ajungă la Micia, tot pe Mureş, aşa cum dealtminteri presupunea V. Christescu⁴⁵.

Pot fi considerate în continuare ca incerte drumurile Vărădia-Dognecea-Bocşa Română şi Palanca-Dierna de-a lungul malului stîng al Dunării ale căror urme n-au putut fi descoperite pe teren. În cazul ultimului, chiar dacă ar fi existat, urmele nu mai pot fi astăzi descoperite din cauză că au trebuit să fie distruse cu prilejul construirii şoselei actuale la începutul secolului al XIX-lea.

PRINCIPII DE CONSTRUCŢIE ŞI STRUCTURA DRUMURILOR ROMANE DIN BANAT.

În peisajul actual drumurile romane, acolo unde n-au fost acoperite de aluviuni sau de şoselele contemporane, se înscriu ca o dîră uriaşă presărată cu bolovani şi vizibilă pe mari întinderi, mai ales după arăturile de primăvară sau toamnă. Pe alocuri, drumurile sînt încă acoperite de mărăciunişuri şi au aspectul unei dîlme mai bine păstrată în zonele unde pădurile s-au menţinut pînă în secolul trecut. În tot Banatul, drumurile romane, chiar atunci cînd urmăresc cursul unei văi, se menţin pe înălţimi preferînd terasele, versanţii sau culmile şi evitînd albia majoră. Astfel, în Depresiunea Almăjului drumul se menţine de obicei pe terasa a doua sau a treia. În Depresiunea Domaşnea-Mehadia, între Petnic şi Lăpuşnicel drumul



- Profilul drumului roman la ramblesu între Bocşa Română şi Bezzovia





- | | |
|--|--|
|  - Humus actual |  - doli din piatră |
|  - strat compact din pământ spart |  - pămînt călătorit |

Fig. 2. — Secţiunea 1.

⁴⁴ M. Moga, *Un tezaur de monede republicane romane descoperit la Jdioara, în Tibiscus* IV, p. 89.

⁴⁵ V. Christescu, *Viaţa economică a Daciei romane*, Piteşti, 1929, p. 104—105.

urmează linia culmilor din dreapta văii Globului. Pe valea Timișului se menține pe versantul drept și se continuă pînă la Tibiscum în deosebi pe terasa a treia care se păstrează ca o treaptă situată la 15—20 m deasupra talvegului Timișului. În zona dealurilor piemontane dintre Caraș și Bîrzava, drumul roman se menține tot pe linia culmilor sau coboară puțin sub această linie. Doar la Bocșa Română, drumul traversează lunca mlăștinoasă a Bîrzavei cu ajutorul unui rambleu înalt de aproape 2 m. Faptul că această porțiune dificilă n-a fost evitată sugerează ipoteza că este vorba de considerente militare și că în consecință ramura Surduc-Doclin-Bocșa Română-Berzovia este mai veche decît ramura vestică a aceleiași rute Lederata—Tibiscum. În valea Bistrei, drumul se menține tot la nivelul terasei înalte evitînd albia majoră expusă inundațiilor. După felul cum drumul roman folosește terenul se poate afirma că rațiuni de ordin militar ca vizibilitatea, securitatea și soliditatea terenului au fost factorii esențiali luați în considerare la trasarea rutelor. Folosind înălțimile, drumurile romane evitau și obstacolele naturale importante cum ar fi de pildă: Cheile Teregovei și Armenișului pe valea Timișului și Cheile Dezeștiului de pe Pogăniș.

Traseul drumului se bazează în general pe aliniamente lungi de 5—10 km, acolo unde terenul obligă la schimbări frecvente de direcție, acestea sînt înlocuite cu aliniamente scurte care se leagă în unghiuri cu deschidere variabilă, evitîndu-se linia curbă, traseul urmărește cu tenacitate direcția principală de înaintare. Schimbările de direcție se fac pe înălțimi de unde linia de jalonare a înaintării poate fi urmărită cu ușurință pe mari distanțe astfel încît traseul are înfățișarea unei linii frînte îndreptate puțin



Fig. 3. — Rambleul drumului roman la Bocșa Română.

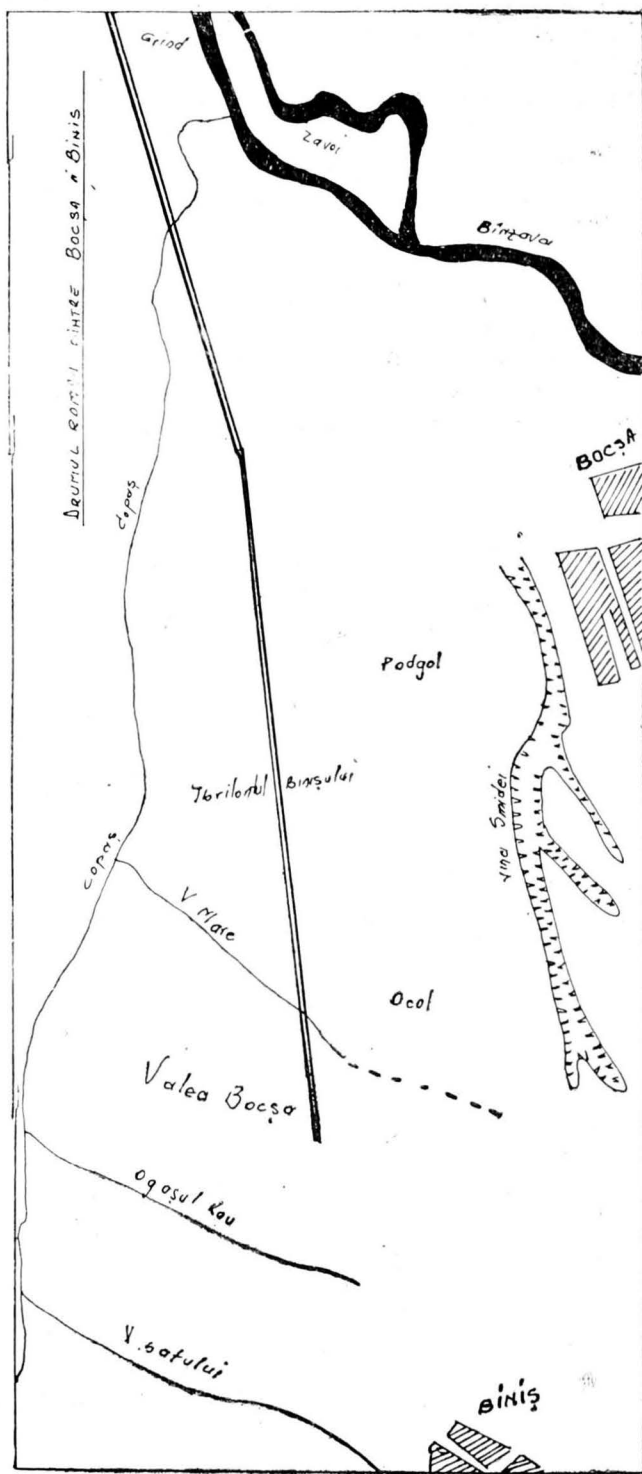


Fig. 4. — Harta drumului roman dintre Bocșa și Biniș.

spre est sau spre vest, atunci cînd drumul are ca direcție nordul, tipic în acest sens fiind traseul celor două ramuri ale drumului Lederata—Tibiscum în zona Surduc—Berzovia.

Cu privire la structura drumurilor romane din Banat, în literatura arheologică mai veche nu aflăm decît considerații generale și din această cauză au fost executate recent cîteva secțiuni pe rutele Lederata—Tibiscum, Dierna—Tibiscum, Tibiscum—Ulpia Traiana și pe drumul care străbate Depresiunea Almăjului.

Secțiunea 1, a fost practică la Bocșa Română între șosea și calea ferată unde drumul traversează lunca Bîrzavei cu ajutorul unui rambleu. Drumul care o lățime de 6 m din care o bandă centrală lată de 4 m cu bordură de pietre mari ușor fasonată și două benzi laterale sau *margines* cu lățimea de 1 m fiecare. Sanțurile laterale lipsesc apa putîndu-se scurge direct prin flancurile rambleului. În profil drumul apare alcătuit dintr-un pachet de strate de material diferit gros de 45—50 cm. Direct

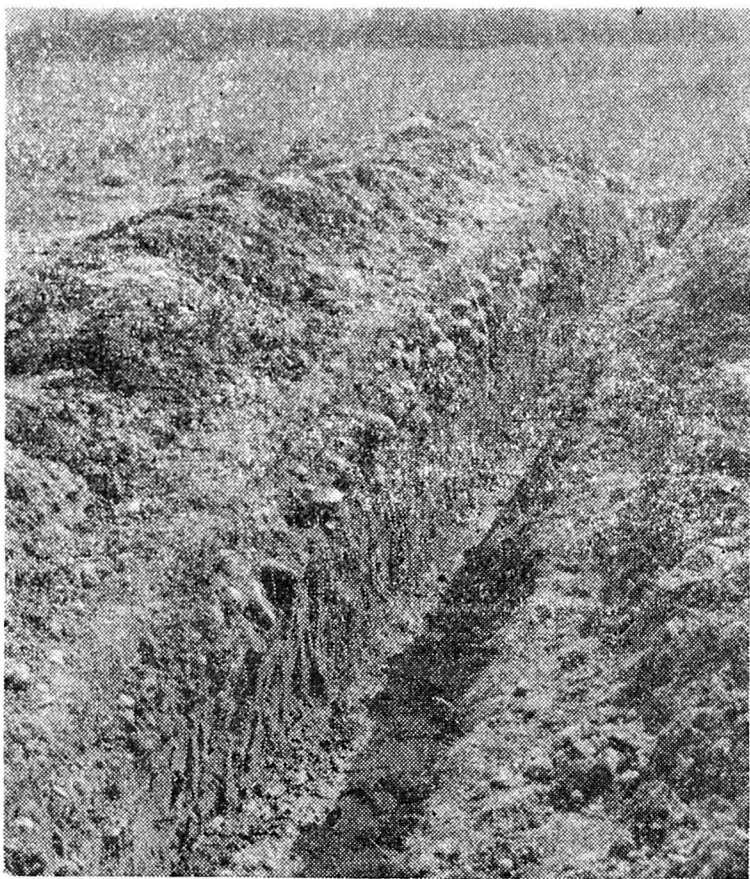
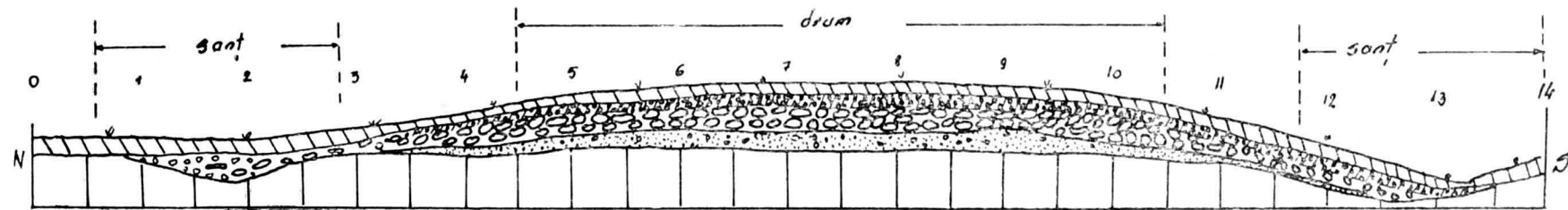


Fig. 6. — Secțiune prin drumul roman Tibiscum — Ulpia Traiana executată între Iaz și Obreja.



Profilul drumului roman între Jaz și Obreja






- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | — Humus actual |  | — Strat de bază — pietriș mărunț și nisip |
|  | — Strat nivelator — pietriș |  | — Sol lutos steril — rambleu |
|  | — Strat de bolovani — piatră de râu nespartă | | |

Fig. 5. — Secțiunea 2 pe traseul drumului roman dintre Iaz și Obreja.

pe pământul bătut al rambleului a fost așezat un strat de piatră spartă mărunț și pietriș care să asigure drenajul. Peste acesta, au fost plantate pe banda centrală două strate de dale parțial fasonate, benzile laterale fiind alcătuite numai din piatră spartă și nisip. Profilul este ușor bombat și prezintă în partea superioară o ușoară albiere. S-ar putea ca cel al doilea rând de dale să prezinte o refacere ulterioară. Materialul de construcție este de origine locală: granodiorit, gneis, calcar și pietriș de râu (Fig. 2—3).

Secțiunea 2, a fost executată pe drumul Tibiscum—Ulpia Traiana între localitățile Iaz și Obreja. Drumul are 6 m lățime și două șanțuri laterale. Cu pământul scos din șanțuri s-a înălțat un mic rambleu peste care a fost așezat un strat subțire de pietriș mărunț și nisip. Urmează apoi un strat de bolovani de râu deasupra căruia se află un strat nivelator subțire, din pietriș. Benzile marginale nu se disting clar deoarece banda centrală lată de 6 m nu are bordură. Șanțurile sînt umplute cu pietriș scurs din drum. Grosimea întregului pachet de strate este la mijloc de cca 45—50 cm. Drumul are un profil bombat (Fig. 5—6).

Secțiunea 3, a fost practică la Valea Timișului (Cîrpa) în locul numit *Rovină*, pe drumul Dierna—Tibiscum. În acest punct drumul s-a suprapus peste o așezare preistorică din epoca bronzului și Hallstatt. Peste nivelul hallstattian a fost așezat un strat de pietriș mărunț și nisip, apoi un strat de piatră spartă peste care a fost

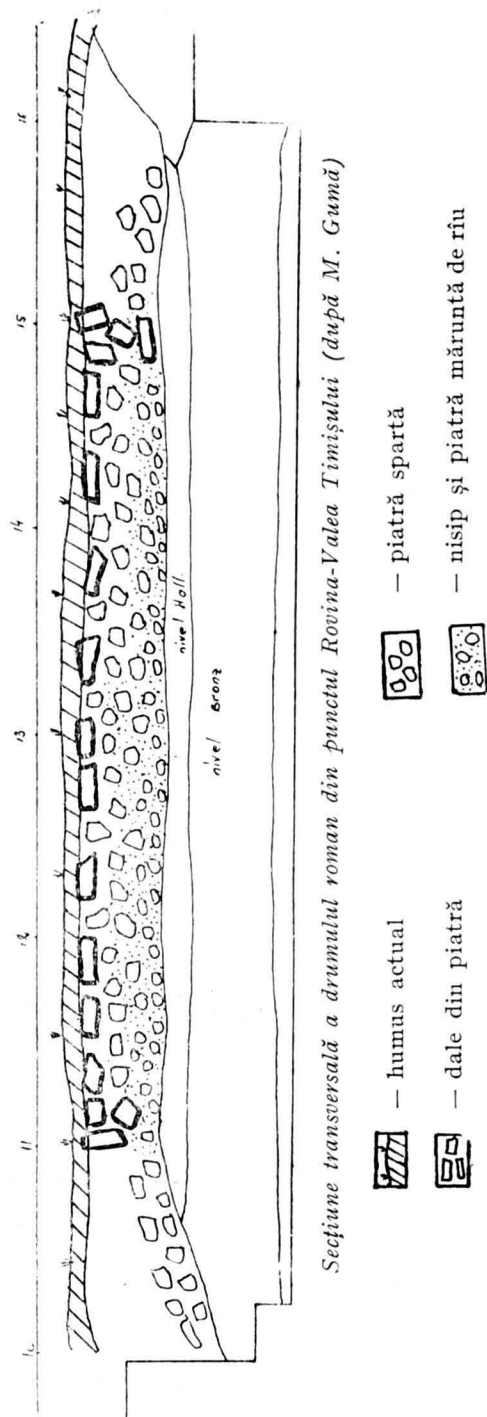


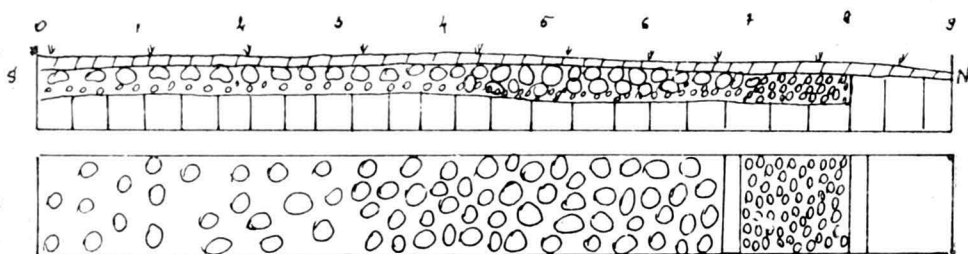
Fig. 7. — Secțiunea 3 din punctul *Rovină* de la Valea Timișului.

dispus un strat de dale fățuite. Se remarcă existența a două borduri între care banda centrală are o lățime de 4 m. Marginele au fiecare 1 m lățime. Profilul drumului apare aplatizat în partea superioară a benzii centrale. Grosimea întregului pachet este tot de 45—50 cm (Fig. 7).

Secțiunea 4, a fost executată pe drumul care vine din Depresiunea Almăjului, la Lăpușnicel, în punctul numit „Cetate”. Lățimea drumului este de 6 m, din care se distinge o margine de 1 m lățime. Este alcătuit dintr-un singur strat de pietriș și piatră de râu rulată gros de cca 30 cm, marginea fiind numai din pietriș mărunț. Partea stângă a drumului este în bună parte distrusă de lucrările agricole (Fig. 8).

În stadiul actual al cercetărilor nu se poate preciza dacă drumurile pavate cu dale de piatră au avut inițial această structură sau dacă execuția lor s-a făcut succesiv, dându-se pe rînd în circulație cîte un nou strat rutier, din ce în ce mai rezistent, pe măsura sporirii traficului. În cazul secțiunii de la Bocșa Română, unde apare al doilea rînd de dale, pare evident că este vorba de o refacere a drumului într-o vreme care nu poate fi actualmente precizată.

Din analiza celor patru profile rezultă că drumurile secționate pînă acum au o structură variată și ținînd seama de acest fapt se poate conchide că rutele Lederata—Tibiscum și Dierna—Tibiscum, pavate cu dale de piatră au avut inițial o funcție militară fiind destinate traficului greu, reprezentat mai ales de grelele mașini de război ale legiunilor. Pentru o asemenea interpretare pledează și existența celor două *margines* din piatră spartă mărunț și petriș destinate trupelor de cavalerie. Drumul Tibiscum—Ulpia Traiana, cu o structură mai simplă asemănătoare cu drumurile romane din Oltenia secționate de D. Tudor⁴⁶ pare a fi fost destinat mai mult traficului civil și unităților militare auxiliare care nu posedau mașini de război. Pornind de la această constatare, în cazul că



Profilul și planul drumului roman de la Lăpușnicel

- | | | | |
|---|------------------------------|---|------------------------|
|  | — humus actual |  | — piatră rulată de râu |
|  | — margine din piatră mărunță |  | — steril |

Fig. 8. — Secțiunea 4 prin drumul roman de la Lăpușnicel.

⁴⁶ D. Tudor, *Oltenia romană*, ed. III, București, 1968, p. 54.

drumul roman de la Răchita, care urmează a fi secționat, va avea după cum se pare, structura rutei Lederata—Tibiscum, ipoteza că în timpul războaielor cu dacii, armata romană a pătruns în Transilvania pe valea Mureșului poate deveni aproape o certitudine, *Tema* menționată de Anonimul din Ravena înainte de Tibiscum fiind o stație de pe acest drum.

Pe baza structurii se poate presupune că drumurile Lederata—Tibiscum, Dierna—Tibiscum, Tibiscum—Ulpia Traiana și Tibiscum—valea Mureșului sînt cele mai vechi, datînd din perioada dintre cele două războaie daco-romane sau din cea imediat rumătoare, în timp ce toate celelalte sînt mai noi, construirea lor fiind legată de dezvoltarea economică a Daciei romane și poate de necesități militare, așa cum pare a fi drumul care străbate Depresiunea Almăjului.

Operă de constructor și topograf, drumurile romane concepute ca un ansamblu de materiale diferite au conferit transporturilor regularitate și permanență introducînd în peisajul epocii o trăsătură distinctă. Urmărind de preferință linia culmilor, folosind material de construcție local și respectînd principiile generale ale artei rutiere romane, drumurile străbat teritoriul Banatului, ca niște linii alcătuite din secmente drepte ce se leagă între ele.

În epoca romană drumurile din Banat au constituit linii de atracție și securitate, de-a lungul lor înșiruînd-use sate, orașe, stațiuni de poștă necesare traficului și posturi de pază. Existența lor s-a prelungit și după retragerea aureliană, dovadă fiind numeroasele tezaururi monetare din secolul al IV-lea descoperite de-a lungul lor sau în apropiere precum și așezările romane din această vreme.

Odată cu pătrunderea hunilor în Panonia, drumurile romane din Banat se transformă în linie repulsivă, populația îndepărtîndu-se de ele pentru a se apropia din nou odată cu stabilizarea politică de la sfîrșitul epocii migrațiilor.

Drumurile romane din Banat apar ca rodul unui plan sistematic care avea ca scop asigurarea unității Imperiului, fiind principala verigă de legătură a Daciei cu Roma, „pe aici a intrat și s-a scurs elementul roman”⁴⁷ afirma cu ani în urmă regretatul savant bănățean C. Daicoviciu.

Dintre multiplele probleme pe care le ridică drumurile romane din Banat mai importantă pare a fi cea a raporturilor dintre rețeaua rutieră și granița de vest a Daciei între Dunăre și Tisa, de curînd afirmîndu-se că după plecarea legiunii IV Flavia de la Berzovia la Sigidunum și pacea cu sarmații din anul 118 trei sferturi din Banat a fost lăsat sarmaților, că granița de-a lungul Mureșului e valabilă între 106—118 și că granița din fața castrelor de pe drumul Lederata—Tibiscum, prelungită pînă la Mureș este valabilă între anii 118—161 sugerîndu-se după această dată o eventuală altă linie de graniță⁴⁸. Această opinie nu ține însă seama de

⁴⁷ I. Maxim, *Interviu cu academicianul C. Daicoviciu*, în *Orizont*, nr. 4, Timișoara, 1968, p. 4.

⁴⁸ A. Radnóti, *Die Römische Reichsgränze zwischen Beograd und dem Eisernen Tor nach der Eroberung Dakiens*, în *ArchVesn*, XXVI, 1975, Ljubliana, 1976, p. 214—215.

realitățile geografice din apusul Banatului în funcție de care s-a stabilit dispozitivul roman de apărare între Dunăre și Mureș și nici de faptul că sarmații n-au fost o prezență activă în cîmpia Banatului decît abia după retragerea aureliană.

Studiile pedologice și botanice demonstrează că în vestul Banatului pînă în secolul al XVIII-lea se întindea o vastă regiune mlăștinoasă care nu putea fi trecută cu ușurință decît prin zona de loess din nord-vest în stînga Mureșului și prin pusta nisipoasă a Deliblatai de la vest de Caraș. Dincolo de mlaștini, spre est, pădurile din cîmpia înaltă constituie un obstacol în calea populațiilor de păstori din Pannonia. În aceste condiții,

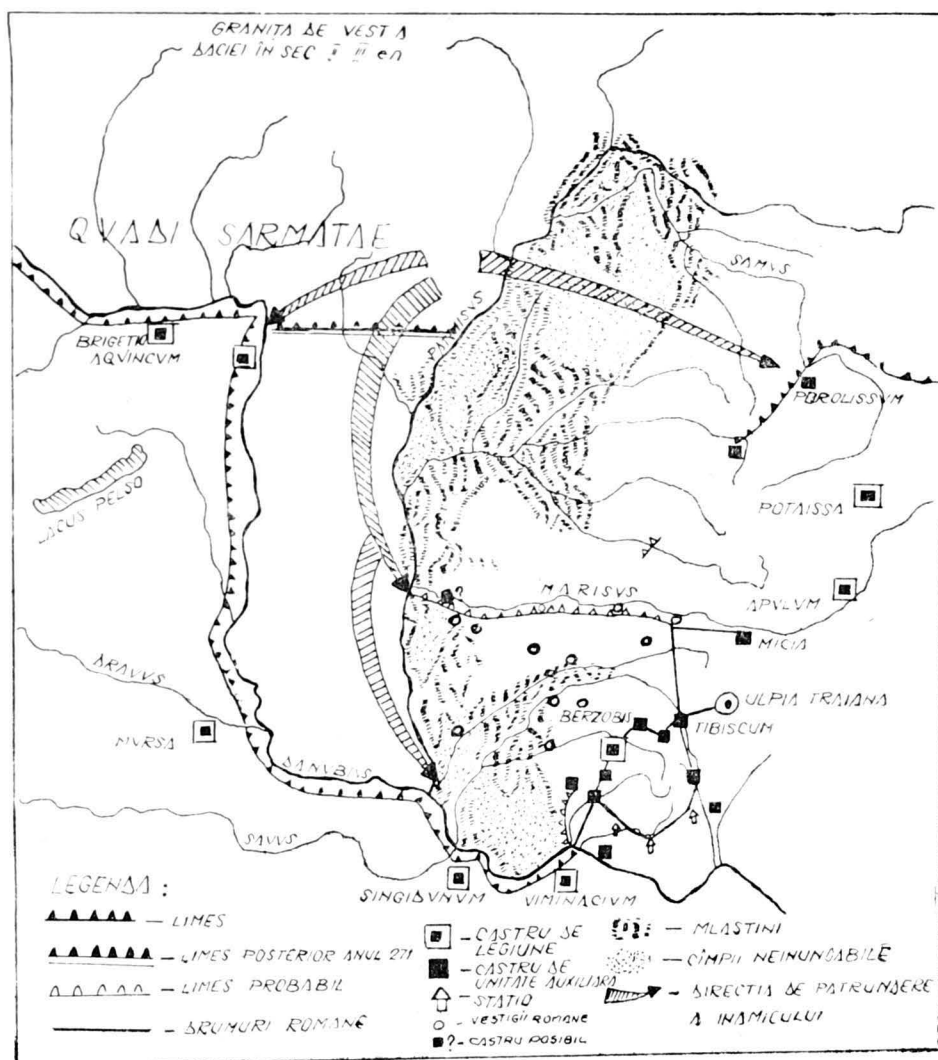


Fig. 9. — Harta graniței de vest a DACIEI în sec. II—III.

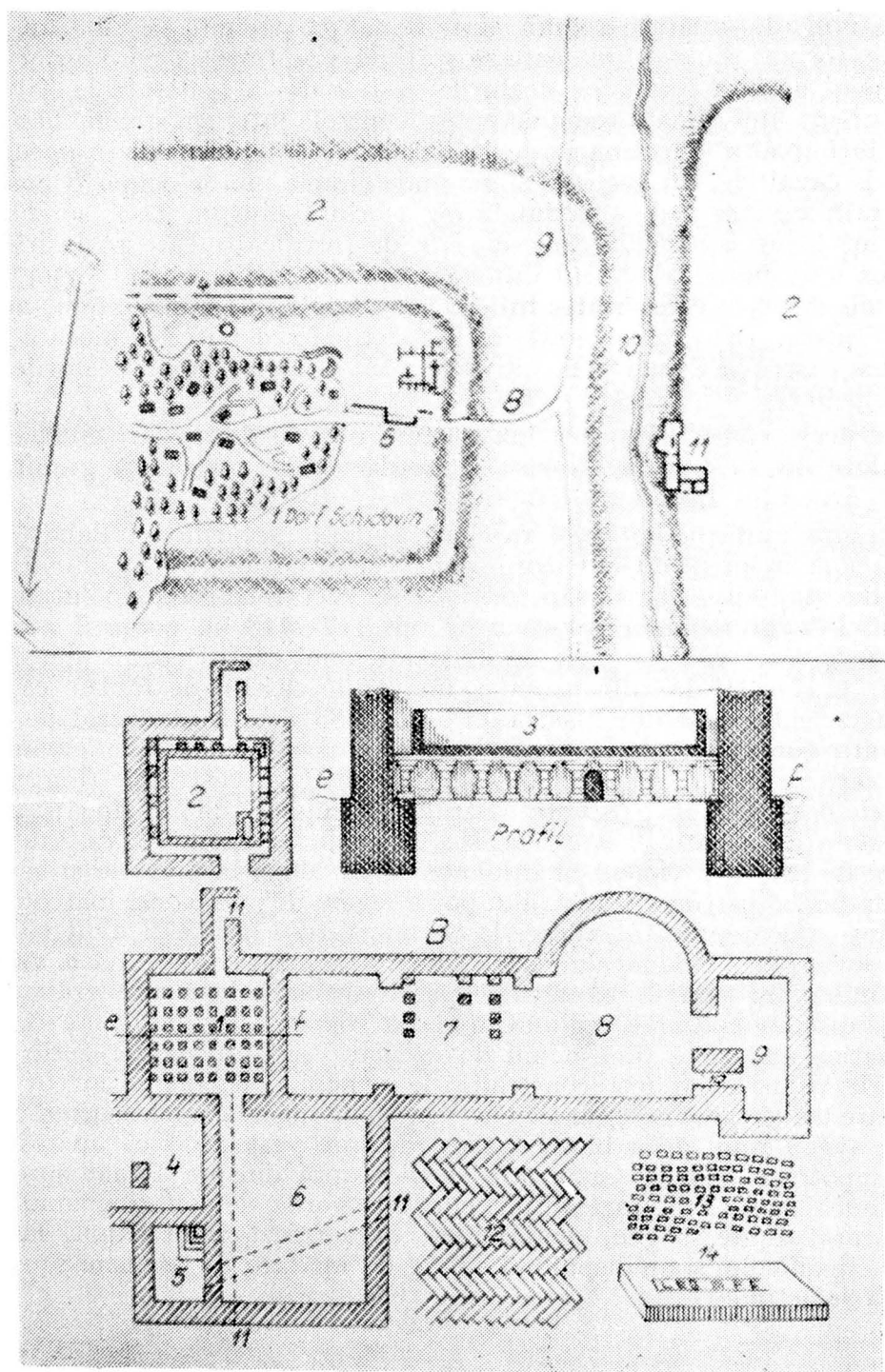


Fig. 10. — Planul săpăturilor executate la Berzovia de Hoffinger în anul 1783. 1—4 zid scos.

dispozitivul de apărare roman din Banat a trebuit să aibe un aspect specific, format dintr-o linie care se sprijină pe Mureș la nord între Cenad și Micia și de alta fixată pe dealurile vestice de la Lederata la Tibiscum. De pe aceste linii armata romană putea controla întreaga cîmpie bănățeană și nu întîmplător garnizoana de la Tibiscum era alcătuită în special din trupe de cavalerie. În sectorul sudic unde cîmpia înaltă ocupă o zonă mai largă prin care se putea pătrunde cu ușurință dinspre Tisa, se schițează chiar un limes constituit dintr-o serie de fortificații care se înșiră de la Palanca spre nord, pe cursul Carașului, pînă pe Bîrzava la Virșeș, de pe înălțimile de acolo vizibilitatea fiind clară pînă la Birda și Voiteni, aproape de Timișoara. În sectorul nord-vestic, pătrunderea putea fi blocată de un eventual castru la Cenad și de întinsele păduri care ocupau dealurile Lipovei (Fig. 9).

În acest cadru au putut lua naștere o serie de așezări civile romane semnalate de TIR L 34, la vest și nord-vest de presupusa graniță de-a lungul drumului Lederata—Tibiscus.

Despre unitățile militare care au asigurat securitatea Banatului nu există pînă în prezent suficiente date certe cu privire la numărul lor, locul de staționare și durata staționării. Nici retragerea în întregime a legiunii IV Flavia de la Berzovia în anii 117—118 nu poate fi acceptată fără unele rezerve legate atît de existența unui castru cu un pretoriu din piatră, el însuși de dimensiunile unui mic castru, de faptul că, după Hoffinger valul castrului păstra la anul 1783 urmele unui zid de piatră pe latura nordică și de existența unei așezări civile cu edificii impunătoare care se întind pînă la 300—400 m în afara castrului. (Fig. 10) În plus cele două faze în existența castrului, semnalate de M. Moga⁴⁹, au fost confirmate de săpăturile încă inedite interpretate recent de M. Zahariade. Urmele de incendiu violent menționate de M. Moga în pretoriu și în afară, care au dus la distrugerea castrului pot fi legate de războaiele marcomanice, cînd dușmanii n-au putut ajunge la Sarmizegetusa fără a fi avut sub controlul lor o parte a Banatului⁵⁰. Și mult contraversata problemă a valurilor de pămînt din cîmpia bănățeană poate fi luată în considerare atunci cînd se discută apărarea regiunii în epoca romană. În lipsa unor cercetări sistematice nu există pînă acum dovezi care să infirmе categoric opinia că unele valuri ar fi fost construite de romani. Dispunerea lor în zonele prin care traversarea mlaștinilor era mai facilă sugerează mai curînd ipoteza că ele aveau rolul de a bloca accesul dinspre vest decît că au fost înălțate împotriva unui dușman care se îndreaptă dinspre Banat spre Tisa, dat fiindcă în arta militară, atunci cînd este vorba de folosirea unui obstacol natural de acest gen, apărarea se organizează întotdeauna lăsîndu-l în fața inamicului și nu dispunînd o linie de apărare de asemenea proporții în fața mlaștinilor.

⁴⁹ M. Moga, *Castrul Berzobis, în Tibiscus*, 1, p. 54—57.

⁵⁰ H. Daicoviciu, I. Piso, *Sarmizegetusa și războaiele marcomanice*, în *ActaMN*, XII, Cluj, 1975, p. 163.

În lumina acestor considerente pare evident că sistemul de apărare roman bazat pe castrele existente și pe drumurile care facilitau mișcarea trupelor putea asigura controlul asupra întregului Banat, zona mlăștinoasă fiind un fel de țară a nimănui, lipsită de interes economic atât pentru romani cât și pentru populațiile nomade din Panonia.

OCTAVIAN RĂUȚ — OVIDIU BOZU — RICHARD PETROVSZKY

RÖMERSTRASSEN IM BANAT

(Z u s a m m e n f a s s u n g)

Von der geographischen Lage des Banats ausgehend, vertreten die Verfasser die Meinung, daß das Strassennetz der heutigen Provinz eine direkte und enge Verbindung des innenkarpatischen Dakiens mit dem römischen Reich darstellte. Anschließend werden die Literaturhinweise bezüglich der römischen Strassen im Banat untersucht und einige Quellen vorgeführt die bis zur Zeit noch nicht eingehend verwendet wurden, wobei das Hauptgewicht auf mittelalterliche Urkunden und toponymische Angaben gelegt wird. Auf dieser Grundlage wird das Itinerar der römischen Wege im Banat im Gelände verfolgt und man versucht eine neue Lokalisierung der in der Tabula Peutingeriana und im Geographen von Ravenna angeführten Stationen.

Anhand der Elemente welche aus der Geländeforschung und aus den von den Verfassern durchgeführten Grabungsquerschnitten ermittelt wurden, konnten die Bauprinzipien und die Struktur einiger Strassen ermittelt werden. In enger Abhängigkeit davon werden auch Art und Intensität des Verkehrs ins Gespräch gebracht, waraus sowohl die Funktion als auch der Wichtigkeitsgrad der römischen Strassen aus dem Banat hervorgeht. Von der Dichtigkeit und der Konfiguration des Strassennetzes, sowie von ihrer geographischen Lage ausgehend, erachten die Verfasser, daß das römische Strassensystem auch das Vorhandensein eines Limes im westlichen Banat widerspiegelt.

Von neuen und nichtveröffentlichten Entdeckungen, worunter der Meilenstein von Lăpușnicel sowie von der Deutung älterer Entdeckungen ausgehend, vertreten die Verfasser die Ansicht, daß das Banat durch seine römische Strassen die dauerhafteste und wichtigste Verbindungsbrücke zwischen Dakien und der römischen Welt — zu welcher es bis spät in die Epoche der Völkerwanderung gehörte — dargestellt hatte.