

## CÂTEVA OBSERVAȚII ASUPRA CĂILOR DE COMUNICAȚIE ROMANE ÎN ZONA FORTIFICAȚIILOR DE LA TIBISCUM<sup>1</sup>

Doina Benea\*

### *Observations regarding Roman communication lines around the Tibiscum fortifications*

**Abstract:** The present study aims to link information from interwar archives (documents, photographs, plans), which mention the existence of a bridge over the Timiș River, with a recent archaeological discovery. In 2010, the structure of a Roman road was unearthed in the western part of the *vicus*, with a width of 10,75 m in its first phase. It was identified as an imperial road, built during the reign of Trajan to allow the movement of troops towards Dacia. As such, this find allowed the discovery of the first provincial road network in the area of the Tibiscum *castrum*. The ancient road's route to the north of the *vicus* (in the immediate vicinity of Building I) validates the hypothesis that suggests the road led to the ancient bridge in this particular sector. In this case, the military significance of the Roman fortifications at Tibiscum becomes more complex. At first, the *castellum* and then the small *castrum* (II) were meant to defend the river crossing for the Roman armies and the two ancient roads that intersected in this sector (*Lederata* and *Dierna*).

**Keywords:** *Dacia, Tibiscum, communication pathways, Roman bridge, Roman road*

**Cuvinte cheie:** *provincia Dacia, Tibiscum, căi de comunicație, pod roman, drum roman*

### 1. Introducere

Cucerirea romană a impus în principal, încă de la început, după trecerea Dunării, trasarea unor căi de comunicație în noua provincie de-a lungul teritoriului de acces spre centrul statului dacic. Columna lui Traian, în primele scene, înaintea prezentării confruntărilor militare directe dintre daci și romani, ilustrează tocmai o astfel de activitate, care evidențiază lucrările de construire a unor căi de comunicație, ale unor fortificații chiar înainte de principala confruntare de la *Tapae*. Căile de comunicații trasate erau menite să permită accesul rapid al trupelor romane, dar și să ofere o rapidă deplasare spre bazele de aprovizionare de la sud de Dunăre, din Moesia Superior.

Imediat după primul război cu dacii, în anul 102, romanii au instalat în teritoriul de sud-vest al Daciei, mici garnizoane pentru supravegherea căilor principale de acces construite de-a lungul lor, precum sunt castrul de pe aliniamentul de la Lederata-Tibiscum. Chiar dacă nu din primii ani, respectiv din anii 102–105, teritoriul s-a aflat sub o ocupație militară certă formată probabil din detașamente ale legiunii a IIII-a Flavia Felix. În atare situație nu se poate vorbi decât după anii 106–108 de stabilirea primelor elemente de populație civilă care însoțeau de obicei trupele în noul lor sediu de garnizoană. Baza sistemului rutier roman s-a format în această perioadă, pentru a facilita organizarea sistemului defensiv al viitoarei provincii.

Una din componentele cele mai importante ale constituirii și existenței castrulor, dar și ale așezărilor vicane de la Tibiscum o constituie racordarea la căile de comunicație provinciale și implicit, integrarea în sistemul de schimburi inter-umane specifice epocii antice. Preocuparea pentru analiza căilor de comunicație a reprezentat o problemă majoră în timpul cercetărilor arheologice efectuate la Tibiscum, ani la rând. Ele au fost sondate în diferite puncte, mai ales în zona de la Iaz, pe drumul imperial dintre Tibiscum și Ulpia Traiana Sarmizegetusa (Pl. I).

Tibiscum a reprezentat în antichitate un nod important de căi de comunicație provinciale: astfel, drumul imperial al aliniamentului *Lederata-Tibiscum* atingea malul stâng al râului Timiș și continua

\* Universitatea de Vest Timișoara, Bd. Vasile Pârvan nr. 4, Timișoara; e-mail: doinabenea@yahoo.co.uk.

<sup>1</sup> Lucrarea face parte din monografia *Castrele romane de la Tibiscum*, pregătită pentru tipar.

apoi, spre est, spre Capitala provinciei după joncțiunea cu drumul de pe linia defensivă *Dierna-Tibiscum*. Astfel, centrul militar de la Tibiscum s-a format la intersecția celor două drumuri imperiale: Lederata – Tibiscum și Dierna – Tibiscum, reunite în direcția capitalei provinciei Colonia Dacica. Pe teren acest punct a fost surprins, el fiind marcat în epoca modernă de o cruce de lemn, care prin anii 1990 se păstra încă. Între timp, acest indiciu ferm a dispărut. Organizarea și construirea primelor căi de acces în acest sector s-au realizat în anii de început ai stăpânirii romane în Dacia. Traseul primului drum imperial a fost identificat într-o zonă aflată la vest de platoul de la **Zidină**. Este vorba de o amenajare de drum databilă încă din perioada de cucerire a provinciei.

Cu ocazia unor lucrări efectuate de EON în anul 2008 în punctele de aerisire a conductelor de gaz, care traversează castrul mare a fost identificat la cca. 147 m de colțul de sud-vest al gardului care protejează antena de telefonie înspre vest, un drum din piatră de râu care apărea la adâncimea de 1,50–2,60 m și a fost realizat din straturi succesive diferite de piatră de râu și pietriș tasat<sup>2</sup>. El a fost distrus în mare măsură din cauza traseului conductei de gaz. În anul 2010, în interiorul rezervației arheologice a fost întreprins un sondaj de control în sectorul de vest al *vicus*-ului de la Tibiscum, printr-o secțiune de cca. 30 × 2 m, cu orientarea pe direcția vest-est. Cu această ocazie, a fost identificat un drum antic cu o amenajare extrem de riguroasă, la care se observă mai multe etape de locuire. El apare la cca. 113 metri de colțul de sud-est al liniei tramei stradale din *vicus* până la colțul de nord-vest al clădirii I. Drumul era orientat sud-nord-est, fiind bombat în partea sa centrală. Structura drumului se bazează pe mai multe rânduri din piatră de râu, pietriș de diferite mărimi după cum urmează<sup>3</sup>:

- La adâncimea de 2,65 m pe solul aluvionar, format din nisip galben, a fost întins un strat de piatră de râu mare (gros de 0,50 m).
- Un al doilea nivel de piatră de râu și pietriș mare tasat a fost constatat la adâncimea de 1,85–2,10 m. El avea o lățime generală de 10,75 m.
- O lentilă de lemn și crengi arse, groasă de 3–4 cm, subțindu-se spre limita de vest a drumului, sugerează o incendiere a vegetației la începuturile existenței drumului.
- La adâncimea de 1,50–1,80 m de la nivelul actual al solului, în unele porțiuni, apare un strat din piatră de râu mare și pietriș tasat (gros de 20–25 cm) care formează substrucția drumului imperial.
- La adâncimea de 1,25–1,65 m, apare un strat de nisip fin bătut, gros de 0,40 m care formează etapa de folosire a drumului antic; el avea o lățime de 8 m; partea sa de vest este distrusă în mare parte de un nivel de locuire caracterizat printr-un pământ de culoare închisă, cu urme de cărămidă și piatră de râu. Rigola este distrusă pe această parte.
- La adâncimea de 1,00–1,25 m apare un strat format din piatră de râu, nisip, pietriș mare bătut, gros de 25 cm care reprezintă ultimul nivel de amenajare a drumului antic, având o rigolă pe partea de est lată de 0,75 m; lățimea drumului antic este de 5,50 m, rigola din partea de vest este distrusă de o groapă masivă (Pl. I).

## 2. Stratigrafia

Stratigrafia drumului sugerează în principal trei etape importante în structura de construire care au avut loc pe traseul drumului antic. Astfel, inițial a avut loc o nivelare a solului aluvionar de nisip prin întinderea unui strat masiv de piatră de râu, gros de 0,50 m; urmată de întinderea unui al doilea nivel de piatră de râu și pietriș mare tasat, care forma baza unui drum lat de 10,75 m la care se adaugă rigolele adiacente; la acest prim nivel de folosire se observă o lentilă de lemn și crengi arse căzute destul de gros (3–4 cm), ceea ce sugerează incendierea vegetației, după care, la adâncimea de 1,50–1,80 m, a fost întins un rând de piatră de râu amestecat cu pietriș mare tasat, care reprezintă un al doilea nivel de utilizare a drumului antic pe toată lățimea sa; urmată de depunerea unui strat gros de 0,40 m de nisip nivelator (adâncimea de 1,25–1,65 m). Într-o etapă ulterioară, a avut loc refacerea drumului imperial în zona aproximativ centrală, pe o lățime de 5,50 m, cu rigole late de 0,75 m.

Drumul imperial identificat în anul 2010 făcea parte din structura de căi rutiere ale provinciei Dacia, traseul său este orientat spre nord-est, fiind îndreptat spre cursul râului Timiș, pentru a-și continua apoi

<sup>2</sup> Benea, Cântar 2015, 129–130.

<sup>3</sup> Benea, Cântar 2015, 129–130. Textul privitor la stratigrafia drumului imperial a fost preluată de noi din lucrarea de mai sus.

itinerariul spre Capitala provinciei. Amenajarea drumului imperial pe segmentul din preajma centrului militar de la Tibiscum a urmărit, în cazul de față, configurația terenului. Probabil, având în vedere orientarea sa, sud-vest-nord-est ocolea arealul militar și cel civil locuit de la Tibiscum, evita astfel o îngreunare a traficului rutier în zonă. Prin aceasta se apropia de cursul râului Timiș, care în antichitate trebuie să fi avut în sectorul de est, același traseu ca cel actual, mai mult sau mai puțin deformat din cauza excavărilor de nisip moderne.

Într-o primă etapă, lățimea de 8,00–8,50 m asigura stabilitatea terenului pentru traficul ce urma să aibă loc în timpul evenimentelor legate de cucerirea Daciei, din anii 102–106.

Într-o a doua etapă, formarea primelor centre militare de-a lungul arterei principale de comunicație spre centrul Daciei au impus revenirea la drumul consacrat ca lățime, de 5,50 m în drumurile provinciale romane. Din acest drum imperial, încă în vremea lui Traian, în zona Tibiscum s-au desprins două ramificații de drum, una în direcția porții de nord a castrului mic de pământ (II/1), iar a doua, s-a realizat undeva în nordul viitoarei așezări vicane, acesta fiind drumul care trecea sub clădirile I și II în direcția râului Timiș<sup>4</sup>. În anul 1876, T. Ortvyay publica primul plan al ruinelor de la Jupa, identificându-le corect cu anticul Tibiscum<sup>5</sup>. În acest context, autorul prezintă un plan al ruinelor vizibile pe teren de pe ambele maluri ale râului Timiș și locul de trecere al drumului antic peste râu în direcția punctului de intersecție cu drumul imperial Dierna-Tibiscum. Acesta se apropie de amplasamentul drumului imperial descoperit în anul 2010. În continuarea acestuia, trebuie să fi existat podul de peste râu (Pl. II).

### 3. Datarea

O departajare cronologică între etapele de folosire ale drumului nu apare încă posibilă. În prima etapă de folosire această cale de comunicație a deserved armata romană în timpul etapei de cucerire a Daciei și după această dată.

Cel mai utilizat nivel de folosire îl reprezintă ultimul (cel de-al treilea nivel), care a fost constatat și în cursul cercetărilor efectuate de noi în *vicus*-ul militar databil în răstimpul cuprins între a doua jumătate a secolului al II-lea și în tot cursul secolului al III-lea.

Traseul ipotetic al drumului roman din prima fază, orientat spre râul Timiș, denotă existența unui **pod antic** care permitea trecerea râului, pentru nevoile cotidiene ale trupelor și ale populației civile<sup>6</sup>. Cercetările arheologice de până acum nu au permis descoperirea unei astfel de amenajări. În bună măsură, acest lucru este determinat de excavările masive pentru nisip efectuate în ultimele decenii ale secolului al XX-lea, care au distrus cea mai mare parte a talvegului antic al râului, încât, în situația de față, edificiile antice dezvelite parțial și păstrate pe latura de est a așezării vicane s-au prăbușit cu totul în albia nou creată.

În antichitate cursul râului Timiș a avut o orientare pe latura de est a platoului Zidină pe direcția sud-nord, după ce ocolea în sud întregul areal al promontoriului pe care erau construite fortificațiile. Nu putem ști cât erau de mari nivelul apelor râului și nici nu există, în acest moment, posibilitatea reconstituirii lățimii cursului râului din cauza masivelor exploatare de nisip întreprinse în anii 1980–1989 pentru ACH Caransebeș. În orice caz, în antichitate, traversarea cursului râului trebuia făcută pe un pod, pentru a asigura continuitatea rețelei de comunicații spre Ulpia Traiana Sarmizegetusa.

Un eveniment important a avut loc în luna februarie a anului 1926, când s-a produs o inundație catastrofală<sup>7</sup> a râului Timiș, care a afectat malul stâng, îndeosebi în zona sa cea mai înaltă, astfel încât apele învolburate au dezvelit și au produs prăbușirea unui segment important din locuirea antică care cuprindea se pare și o bună parte din clădirile așezării civile romane.

În raportul realizat pe 10 aprilie 1926, de Ioan Boroș, acesta relatează următoarele: „...în ziua de 30 martie a.c. am ieșit la Jupa – Tibisc ca să văd ruinele romane ieșite la iveală cu ocazia esundării Timișului în luna februarie a.c. De fapt, Timișul spălând țărmurile înalte de partea ruinelor romane a scos la iveală un zid înalt patru unghiular făcut din cărămizi și din pietre de râu și de stâncă. Acel zid azi stă singur în

<sup>4</sup> Benea, Cântar 2015, 128–131.

<sup>5</sup> Ortvyay 1976; în teza sa de doctorat dr. Adrian Cântar a analizat cu precizie planul oferit de autor cu câteva interpretări riguroase referitoare la Tibiscum.

<sup>6</sup> Benea, Bona 1994, *passim*, existența unui pod peste Timiș a fost presupusă în timpul cercetărilor.

<sup>7</sup> FIB, f. 115. Din păcate azi dispărut.

mijlocul apei. Afară de aceea, în nemijlocita apropiere cu zidul spălând sfărământurile de dărămături, de-a lungul țărmului a rămas un zid bine conservat...<sup>8</sup>.

Ulterior, într-un alt raport (nr. 5/1927), probabil adresat către Comisiunea Monumentelor Istorice, Ioan Boroș consemnează o informație importantă și anume: „...observăm că blocul quadrangular zidit din piatră și cărămizi romane prin furia apei...s-a prăbușit în albia apei cu care ocazie s-a observat că acel bloc în mijloc are o deschidere mărișoară...<sup>9</sup>”.

Interpretarea textelor a fost realizată corect de către C. Răileanu, care identifică în turnul respectiv cu cele patru laturi egale **un pilon** al unui pod antic, înălțimea sa de cca. 4,00 m sugerând acest lucru. Prin prăbușirea pilei de pod, în râu s-a putut observa faptul că baza acesteia era construită din piatră de râu și mortar – probabil fundația –, iar elevația, din cărămidă și mortar. Prezența unei deschizături în partea superioară a pilonului sugerează probabil locul de fixare a arcului și a tăbliei din lemn a podului. Apare evident ca suprastructura podului era executată din lemn. Am avea în această situație *pila culee* a unui pod de traversare peste râul Timiș, ipoteză argumentată și de prezența la distanța mică (1,00–1,50 m vest de pilon) a unui **zid tencuit** bine păstrat, orientat pe direcția nord-sud, păstrat pe o lungime de cca. 5,00 m<sup>10</sup>. Rostul acestui zid trebuie să fi fost probabil acela de dig protector pe malul râului pentru protejarea așezării civile pe partea de est. Asemenea amenajări au fost observate în ultimii ani, atât pe latura de sud a castrului mare, păstrate pe o porțiune mică, dar și pe malul drept al râului Timiș<sup>11</sup>. Având în vedere lățimea râului Timiș în antichitate, ca de altfel și în epoca modernă în general, podul modest ca factură dispunea doar de două pile pe fiecare mal al râului, permițând un trafic regulat de comunicație în acest sector (**Pl. III**).

Amplasamentul pilei la cca. 140 m nord de poarta castrului, cunoscută la aceea dată (deci, în anul 1927) nu poate fi decât poarta castrului mic de pe latura de est, dezvelită de G. G. Mateescu<sup>12</sup>. Aceasta argumentează în chip evident posibilitatea potrivit căreia la distanța respectivă, se afla drumul imperial identificat în anul 2010, aflat în imediata apropiere de clădirile vicane descoperite până acum.

Pentru această construcție a podului, datarea nu se poate face decât în cadrul larg al secolelor II-III, podul fiind construit probabil încă din momentul războaielor de cucerire datorită necesității sale și mai ales a regularizării cursului râului în acest sector. O fotografie de epocă păstrează imaginea pilonului construit din cărămidă și mortar, fără posibilitatea unei încadrări mai precise în spațiu. Corelarea traseului drumului imperial care trecea la nord de vicus oferă o posibilitate de amplasament a podului antic la Tibiscum.

## Concluzii

În acest context importanța militară a fortificațiilor romane de la Tibiscum devine mai complexă. Inițial, *castellum*-ul a avut menirea de a apăra punctul de trecere al armatelor romane în drumul lor spre centrul Daciei. Aceasta explică și lățimea mare a drumului roman, în prima fază pentru a asigura fluxul rapid al trupelor înspre Dacia liberă.

## Lista ilustrațiilor

- Pl. I. Castrul și vicus-ul militar de la Tibiscum, amplasamentul drumului imperial (prelucrare autor)
- Pl. II. Planul ruinelor antice de la Tibiscum (Jupa), (după Ortway 1876, 46.).
- Pl. III. Tibiscum, imaginea pilei culee a podului roman de pe malul stâng al râului Timiș. (apud. D. Benea 2013)

<sup>8</sup> Citat din raportul lui Ioan Boroș, fila 214. La p. 215 se păstrează scrisoarea preotului Iosif Mircea din Jupa care aduce o altă informație importantă și anume: „... din mijlocul apei se ridică un turn în forma de quadrat înalt de vreo 4 m, zidit jos în apă din cărămidă romană, iar sus iarași cărămidă. La vreun metru și ceva de el curge paralel cu albia Timișului un zid tencuit de vreo 5,00 m, pe lângă care curge apa. Turnul e înconjurat de apă...”

<sup>9</sup> FIB, f. 251, apud Răileanu 1979, 124, nota 86 c.

<sup>10</sup> Răileanu 1979, 125, n. 87.

<sup>11</sup> Benea 2013, 137–141.

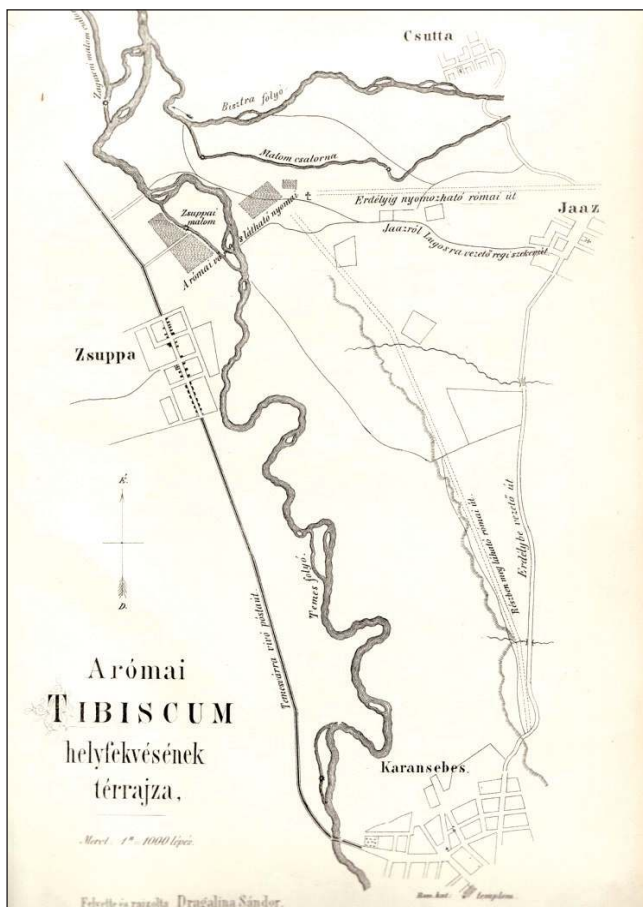
<sup>12</sup> *Porta praetoria* a castrului mare a fost dezvelită parțial de noi în anii 1977–1978.

## ***Bibliografie***

- FIB Arhiva Mitropoliei Banatului, Fond Ioan Boroș,  
Benea 2013 Benea D., *Istoria Banatului în antichitate*, Timișoara (ediția I), 2013.  
Benea, Bona 1994 Benea D, Bona P., *Tibiscum*, București, 1994.  
Benea, Cântar 2015 Benea D., Cântar A., *Arterele de comunicație din vicus-ul militar de la Tibiscum / Communication routes of the military vicus at Tibiscum*. În: *Archaeologia Transylvanica. Studia in honorem Stephani Bajusz*, Cluj-Napoca, Tg. Mureș, Budapesta, 125–133.
- Ortvay 1876 Ortvay T., *Tibiscum helyfekvése az írók és térképirok szejnt(I); Tibiscum az egykorn és közalkoru forrásművekben (II), Tibiscum helyfekvésének meghatározása közvetlen helyszemlélet alapján (III); A ket Tibiscum k (III); A ket Tibiscum k (III); A ket Tibiscum kérdése (IV), Függelék (V)*. În: *Archaeologiai Közlemények*, 10, 1–49.
- Răileanu 1979 Răileanu C., *Reevaluări inedite ale cercetărilor arheologice de la Tibiscum- Jupa*. În: *Mitropolia Banatului*, 29, 1–3, 109–126.



Pl. I.



Pl. II.



Pl. III.