



# VAMA ROMANĂ DE LA CAPIDAVA



## AUTORI:

**Ioan Carol Oprea**  
Universitatea din București

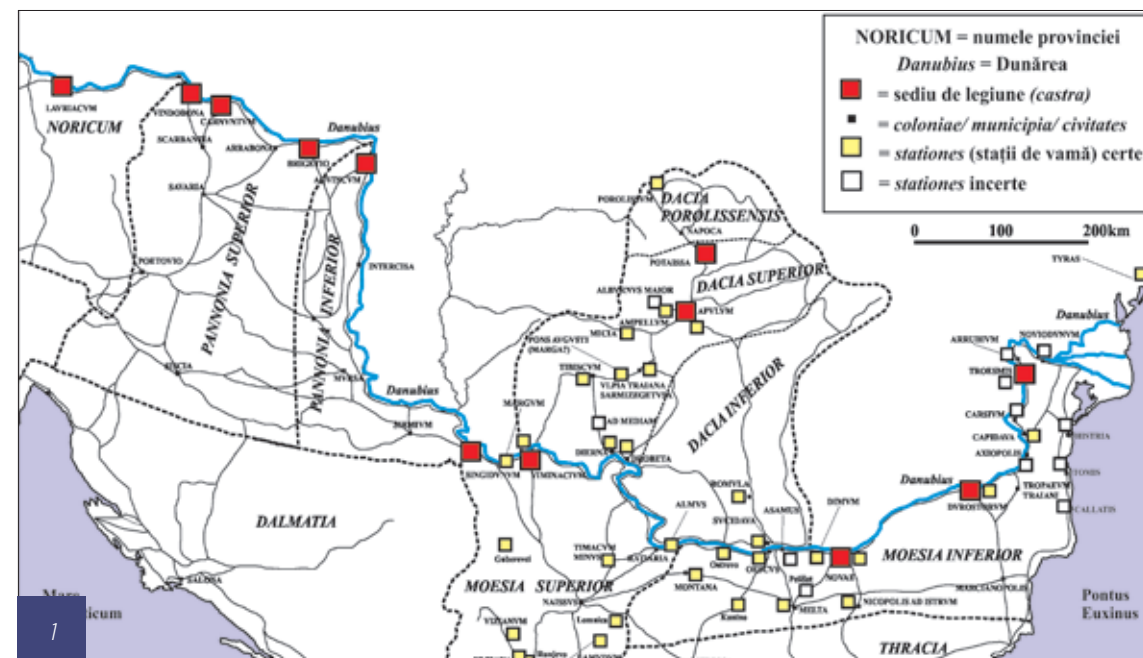
**Alexandru Rațiu**  
Muzeul Național de Istorie a României

Două inscripții cunoscute de mai multă vreme menționează un birou vamal (*statio portorii*) și implică un important punct comercial la Capidava pentru sec. II-III p.Chr. Acest birou se afla în responsabilitatea unui *conductor*, iar mai apoi cea a unui *procurator*, pentru ultimii ani de domnie ai lui Antoninus Pius, respectiv din timpul sau chiar după Marcus Aurelius [ISM V 10; 12 = **Capidava I**, 12; 8]. Ambele piese au fost descoperite de către Grigore Florescu, la începutul cercetărilor arheologice de la Capidava, atunci când degaja mai întâi perimetral întreaga incintă a cetății. Tabloul economic oferit de aceste importante documente epigrafice se întregeste cu descoperirile arheologice rezultate în timpul săpăturilor din zona portului cetății, atâtea câte au fost publicate până în acest moment. Împreună sunt, fără îndoială, în măsură să recompună, chiar și din date parțiale, intensă circulație cu caracter civil sau militar pe sectorul fluvial al Dunării, de la care nici Capidava nu face excepție. Fluviul era navigabil în cea mai mare parte a anului, fiind accesibil deopotrivă flotei militare [*Classis Flavia Moesica*] și navigației în scopuri comerciale.

Un lucru este însă cert în acest stadiu al cercetărilor arheologice. Cele două epigrafe sunt **singurele** două inscripții descoperite de-a lungul întregului sector românesc al frontierei Moesiei Inferior care să ateste explicit o *statio portorii* din *publicum portorium Illyrici utriusque ripae Thraciae*. Pentru restul teritoriului dobrogean nu știm alte inscripții comparabile, poate cu excepția horothesiei histriene, un document cu implicații juridice și economice care trebuie judecat totuși într-un registru distinct.

Cunoaștem însă alte câteva *stationes* atestate *expressis verbis* pe cale epigrafică pentru Moesia Inferior, în afara celei de la Capidava. Urcând pe cursul Dunării, existența lor este asigurată în vecinătatea lagărului legionar la Durostorum și, iarăși, la Dimum, Oescus, Ostrovo. Foarte probabil unul funcționa și la Novae, iar în interiorul provinciei alte câteva epigrafe pot indica birouri vamale și la Nicopolis ad Istrum, ori Montana **IMAGINEA 1**.

Postularea unei *statio* asociate marelui oraș-port de la Tomis rămâne mai mult decât legitimă, dar pot fi luate în considerare și alte puncte unde vor fi funcționat *stationes portorii*: în primul rând lagărele legionare de la Troesmis, unde sub legatul Fuficius Cornutus [151-153/154 p.Chr.] este construit un edificiu (posibil *tabularium* legat de funcționarea vămii), la fel cu cele de la Oescus, Novae ori Durostorum. Un alt birou al vămii de pe frontiera dunăreană a Moesiei Inferior trebuie să fi funcționat în mod cert la Noviodunum, dacă luăm în considerare importanța strategică a vadului pe care îl apără cetatea și dezvoltarea municipală pe care o cunoaște cetatea în a doua jumătate a sec. II p.Chr. Ar mai fi apoi de amintit și faptul că aici se găsea baza principală și sediul prefectului flotei militare danubiene din secțiunea moesică [*classis Flavia Moesica*]. La fel, existența acelui *collegium* de *nautae universi Danuvii* la Axiopolis, care dedică un altar *Iuliae Domnae Augustae matri castrorum* după moartea lui Septimius Severus și atestarea unei *statio* de *beneficarii legionis XI Claudiaene* conduc și în acest caz spre considerarea foarte serioasă a

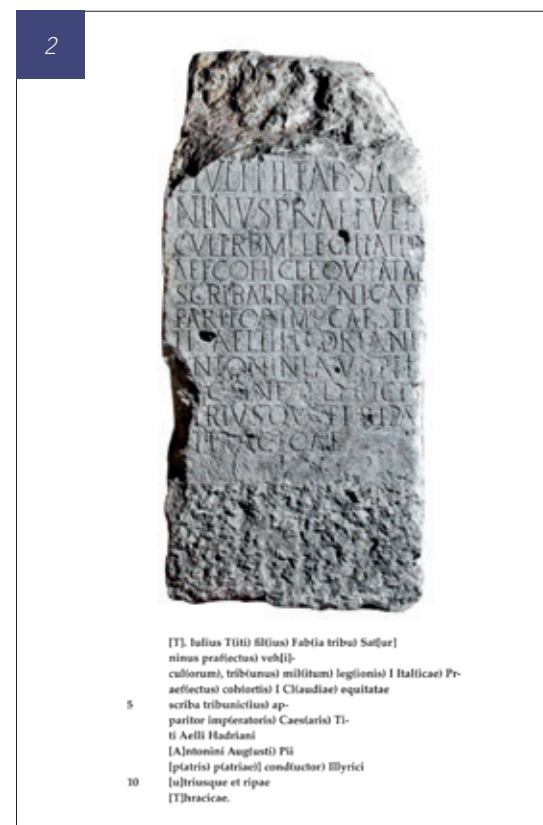


unui nou birou de vamă la vărsarea râului Axios în Dunăre. În sfârșit, un birou vamal a funcționat cu siguranță la Tyras, iar relațiile cu locuitorii cetății nu au fost dintre cele mai fericite în secolul al II-lea, necesitând intervenția repetată a legaților provinciali ai Moesiei Inferior.

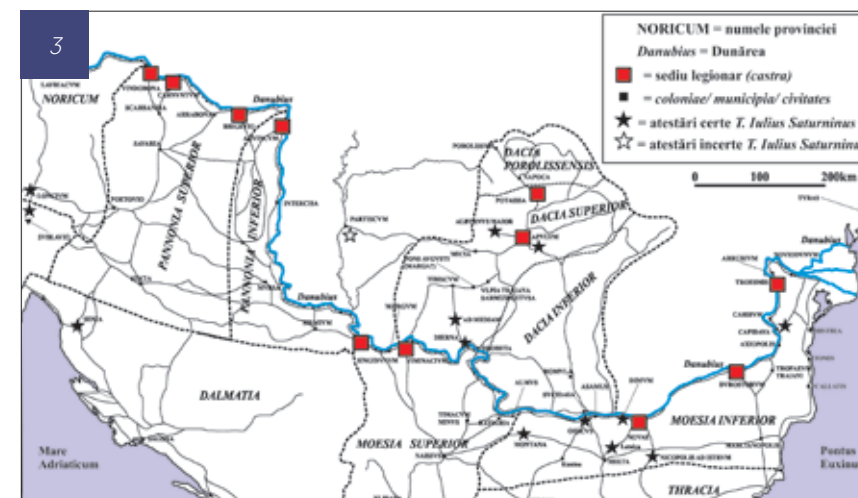
Prima epigrafă este un altar onorific din calcar [ISM V 10 = Capidava I, 12]. Piesa a fost găsită de către Grigore Florescu în zidul de front al turnului I al

cetății, pe latura de N-V, deasupra temeliei, reutilizată ca material de construcție într-o epocă mai târzie.

**IMAGINEA 2**. Monumentul a fost ridicat cândva în ultima parte a domniei împăratului Antoninus Pius (cca 155-161). Personajul în cinstea căruia se ridică monumentul este unul de mare notorietate în întreaga regiune, **T. Iulius Saturninus**. El ocupă în această vreme poziția *conductor* al unei părți din marele district vamal, pe care îl arendează alături de C. Antonius Rufus și Q. Sabinus Veranus **IMAGINEA 3**. Cariera sa este prezentată



[T.] Iulius T[ri]b[unus] Fab[rius] trib[unus] Sa[turni]n[us]  
n[on]us praefectus vehi-  
culorum, trib[unus] militum legionis I Italicae Pr-  
aefectus cohortis I Claudiaequitatus  
scriba tribunicus ap-  
paritor impleratus Caesaris Ti-  
ti Aeli Hadriani  
[Antonini Augusti] Pii  
[patris] patriae[is] conductor Illyrici  
[Iulius] et ripae  
[Thraciae].



descendent în inscripția de la Capidava, începând cu funcția de *praefectus vehiculorum*, deținută în momentul când i s-a dedicat monumentul. Înainte de aceasta fusese *apparitor* (funcționar inferior) pe lângă Antoninus Pius, poziție care explică și ascensiunea sa rapidă. El deținea cel mai probabil simultan cele două funcții, *praefectura vehiculorum* și arendarea vămii; din marele district vamal făceau





parte Dalmatia, Pannonia, Moesia, Raetia, Noricum și Dacia. Oricum, T. Iulius Saturninus, care are în grijă Dacia și Moesia Inferior, se găsește în fruntea circumscripției vamale din 147 și cel puțin până în 157, urmând sub Marcus Aurelius și Lucius Verus o carieră administrativă ecvestră. Puțin mai târziu, în urma sa cunoaștem după anul 161 pe cei trei frați Iulii: Ianuarius, Capito și Epaphroditus.

Cea de-a doua epigrafă [ISM V, 12 = Capidava I, 8] este datată în ultimele decenii ale sec. II sau poate chiar în primele decenii ale celui următor. **IMAGINEA 4**. Fragmentul de bază din calcar, descoperit în dărâmăturile curții

H a cetății [extra muros], conține o inscripție cu litere foarte îngrijite, păstrată fragmentar pe patru rânduri, din care se mai poate citi doar: [vecti]galis .../... [Illy]rici pr[ocuratori] ... /... ANIO N... /... MC... Ultimele trei litere propuse în lectura Emiliei Doruțiu-Boilă din ISM V sunt incerte, dat fiind faptul că pe piatră se văd acum doar capete de hastă. În tot cazul, în rândul trei ... ANIO cu N și I în ligatură se observă clar. Inscripția este din vremea sau chiar ulterioară domniei lui Marcus Aurelius, când în locul vechilor arendași [conductores] un procurator de rang ecvestru va primi în grijă vămile etatizate. Unul dintre aceste districte grupa Moesia Inferior și cele trei Dacii [procuratores Illyrici per Moesiam Inferiorem



et Dacias tres). **Vectigal Illyrici** înlocuiește de acum încolo **publicum portorium Illyrici**. După mențiunea acestei funcții, în inscripție trebuie să fi urmat o altă demnitate procuratoriană a personajului anonim onorat la Capidava. Deși Gr. Florescu citise în mod neașteptat [vecti]galis [No]rici..., această primă lectură a fost corectată mai apoi de către N. Gostar. Dacă cea de-a doua inscripție nu poate furniza suficientă informație pentru comentarii detaliate, prima [ISM V 10] este însă mult mai ofertantă. Dintr-un total de nouă inscripții care îl menționează în calitate de *conductor* și alte cinci care să îi urmărească cariera ecvestră, pe T. Iulius Saturninus îl regăsim în nu mai puțin de patru inscripții în Dacia (Dierna, Ad Mediam, Alburnus Maior, Apulum) și încă

de către locuitori „Podul de piatră”, dar unde nu se poate constata nici o urmă de pod poate că locul acolo fiind pietros iau [sic !] dat numirea după obiceiul ce au locuitorii de a numi un loc pietros peste care duce un drum pod de piatră”. Din punct de vedere arheologic nu au putut fi identificate până acum resturi constructive ale vreunui pod din epoca romană. Dar informația mai apare și în hărțile militare anterioare momentului istoric 1877-1878, mai precis în *Charta României Meridionale* (1864), eco direct al unui proiect topografic austriac anterior; **IMAGINEA 6** ulterior, mult mai aproape de zilele noastre, este preluată și în hărți de navigație fluvială, în regăsim acest detaliu **IMAGINEA 7**.

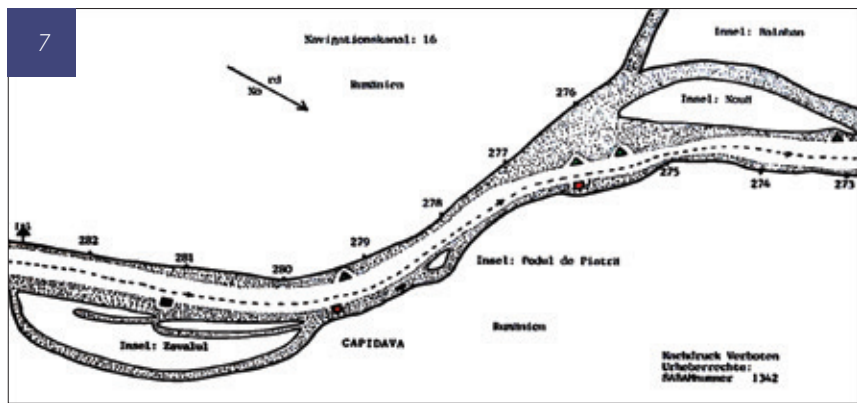


alte patru din Moesia Inferior, incluzând-o între acestea și pe cea de la Capidava (Dimum, Oescus, Nicopolis ad Istrum, în sfârșit Capidava).

#### CUM FUNCȚIONEAZĂ ÎN MOD REAL STATIO VAMALĂ DE LA CAPIDAVA?

„Fortificația de la cotul Dunării” pare să fie traducerea cea mai potrivită a toponimului *Capidava*, așa cum sugera W. Tomaschek în *Die alten Thraker. Eine ethnologische Untersuchung* pentru largul cot descris de fluviu între Boazgic (azi satul Dunărea, com. Seimeni) și Topalu. În aval de Capidava, înspre Topalu, Dunărea prezintă un vad unde lărgimea sa scade dramatic la jumătate, adică la cca. 250 m **IMAGINEA 5**.

Locul este cunoscut sub numele de „Podul de Piatră”, pentru că pe malul dobrogean se poate observa și astăzi, atunci când apele fluviului sunt scăzute, masivul de calcar la care toponimul face aluzie. Consistența geologică a acestei structuri seamănă cu cea a stâncii pe care fortificația de la Capidava a fost ridicată la cca 1 km în amonte. Locul și denumirea sa sunt cunoscute de către Pamfil Polonic, care notează: „În dreptul satului Bordușani se afla pe malul Dunărei vis-à-vis de cetatea romană de la Calachioi din Dobrogea un loc care se numește



Ar mai fi de notat un ultim amănunt, fără îndoială interesant și relevant în contextul discutat aici. Pe malul dobrogean, exact în dreptul vadului de la Capidava și al *Podului de Piatră* din Balta Ialomiței pornește o vale de eroziune numită *Valea Olacului*, înspre actualul sat Stupina (com. Crucea), aflat pe DN 2A, între Hârșova-Constanța. Iarăși, toponimia este de ajutor în identificarea unui drum vechi și care supraviețuiește până în epocă modernă, prin filieră turcească (tr. Ulak = curier, mesager) **IMAGINEA 8**.

Imediat după trecerea Dunării la Capidava, tradiția etnografică păstrează amintirea unui drum înspre

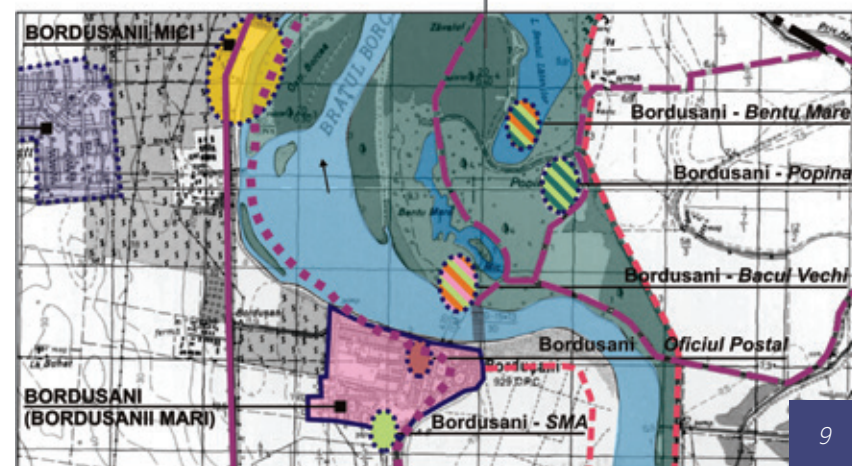
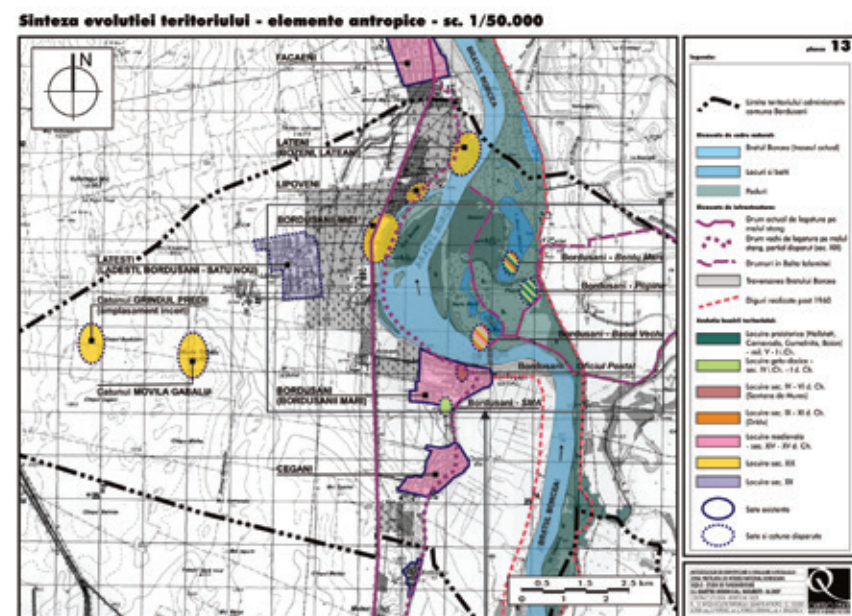




8

*Barbaricum* care traversa cei 10 km prin Balta Ialomiței, deasupra lacului Căbăl, până la malul celuilalt braț al Dunării, la Bordușani. Numele acestui drum este *Melciuș* sau *La Melciș* („Drumul Melcilor”), indiscutabilă referință la structura acestei intervenții antropice cu resturi de calcar cochilifer. Această

amenajare supraviețuiește de-a lungul veacurilor, pentru că documente medievale din sec. XIV-XV evocă un toponimic – *Săpatul*, probabil o ridicătură de pământ traversând Balta Ialomiței și iarăși baltă de exploatare a peștelui. Ambele erau legate de drumul evocat mai sus, care servea și drept hotar între moșii.



9

La capătul drumului prin Balta Ialomiței se găsea până în sec. I p.Chr. *dava* getică de la Bordușani. Despre aceasta din urmă – marcată în *Charta României Meridionale* sub denumirea de „Popină” – George Trohani a lansat ipoteza că ar fi putut fi eventual Capidava preromană și poate chiar acel *phourion* (φουρίον) în care Vasile Pârvan credea că regele Dapyx și-a aflat dramaticul sfârșit. După spusele lui Cassius Dio (*Istoria romană*, LI, 26, 1–6), momentul tragicului asediu al armatei proconsulului Macedoniei M. Licinius Crassus se petrecea în anul 28 a.Chr. Acea dată getică controla, indiscutabil, trecerea din Balta Ialomiței spre malul stâng al fluviului, după aceeași logică

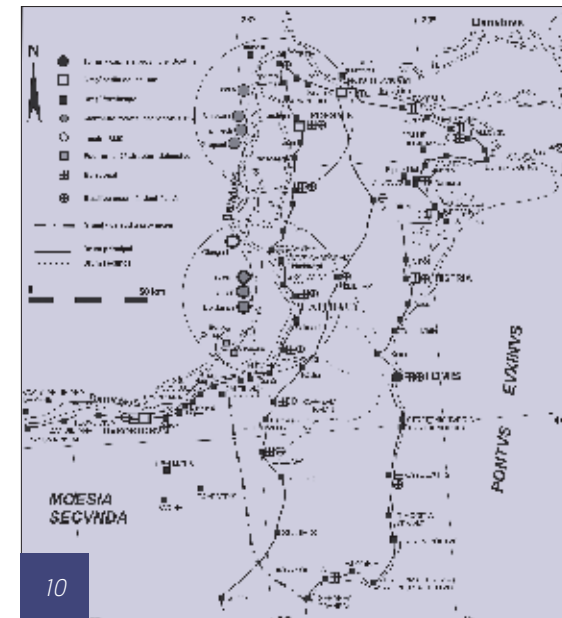
strategică pe care o îndeplinea Capidava pe cel drept, dobrogean.

Mai departe, depășind zona bălților și mlaștinilor prin traversarea Brațului Borcea în cel mai lesnicios loc, ajungem pe malul de unde se deschide Câmpia Română. Nu întâmplător aici, în zona centrală a satului Bordușani, a fost identificată o necropolă de sec. IV p.Chr. de tip Sântana de Mureș-Cerneahov (SMC), grație unor descoperiri întâmplătoare în curtea Oficiului Poștal și în cele ale unor localnici **IMAGINEA 9**. Cu alte cuvinte, cele două maluri, dobrogean și cel al Câmpiei Române sunt controlate în secolul al IV-lea (și nu numai) de principalii actori ai frontierei: romanii pe malul drept și populația locală (daco-romană, sarmați) sub hegemonie gotică pe malul opus.

O analiză amănunțită asupra acestui caz, dar și a altor câtorva asemănătoare, unde au fost invocate situri și artefacte, argumente de ordin topografic, surse literare sau descoperiri numismatice, a fost furnizată într-un studiu recent chiar de autorii acestui articol. Desprindem câteva „pattern-uri” esențiale, dar acolo unde informația acumulată permite modelare istorică. Operant direct pentru sec. IV p.Chr., peisajul politic și cultural permite extrapolări și pentru ceea ce se va fi petrecut în parte și în vremea Principatului. Pozițiile strategice de la Capidava – Bordușani sau Arrubium – Carcaliu – Troesmis, în care cetăților romane de pe malul drept le corespund comunități de tip Sântana de Mureș-Cerneahov documentate arheologic pentru sec. IV p.Chr. exprimă existența unei *buffer zone* în Balta Ialomiței sau Balta Brăilei, cu lățimi care variază între 10-20 km **IMAGINEA 10**. Acest imens „wetland”, câmp tactic traversat într-o direcție sau cealaltă în caz de război sau conflicte minore de frontieră, dar care din perspectiva relațiilor comerciale nu a reprezentat vreodată o barieră de netrecut poate și trebuie să fie mai intens cercetat prin cercetări de teren, periegeze, operațiuni de fotografie aeriană și interpretare a imaginilor satelitare. Ultimul mare demers în acest sens, având drept unic țel verificarea malului Borcei dinspre Câmpia Munteniei, pare să fi fost cel al profesorului Ion Barnea și datează din 1957.

Este foarte posibil ca lucrările agricole intensive din Insula Ialomiței și din cea a Brăilei sau eroziunea malului stâng al Borcei să fi compromis iremediabil multe dintre potențialele urme arheologice antice, așezări sau puncte fortificate, dacă ele vor fi fost folosite de romani în controlul malului stâng. Atât

Balta Ialomiței, cât și cea a Brăilei, dimpreună cu malul stâng al Câmpiei Române au fost sensibil modificate în cursul anilor 1960, în vremea unor lucrări gigantice de sistematizare și desecare, de construcție de diguri și „redare a terenurilor respective în folosul



10

agriculturii”. Atunci au fost pierdute multe urme arheologice, încă vizibile pentru Ion Barnea în 1957. Cu toate aceste impedimente obiective, o încercare de recuperare prin „survey” a unor posibile date cu valoare arheologică nederanjate, reluarea sistematică a informației din cercetări arheologice mai vechi sau cartarea circulației monetare în hinterland, concurente în chip fericit de aplicarea unor metode non-invasive de verificare (teledetecție, fotografie aeriană, geofizică) ar putea oferi în mod real șansa relansării discuției despre relațiile între cele două maluri ale Dunării în epoca romană. ●

Acest text este o variantă prescurtată a articolului: **Ioan Carol OPRIȘ, Alexandru RAȚIU**, Roman customs station from Capidava. *Statio for publicum portorii Illyrici* in the 2nd century AD and a hypothetical model for interactions with *Barbaricum* in the 4th century AD, in Vitalie BÂRCĂ (ed.), *Orbis Romanus and Barbaricum*. The Barbarians around the Province of Dacia and their Relations with the Roman Empire = Series Patrimonium Archaeologicum Transylvanicum (eds. Sorin COCIȘ, Adrian URSUȚIU) 14, Mega Publishing House, Cluj Napoca, 2016, p. 89-109.

## Bibliografie

ISM V = Em. DORUȚIU-BOILĂ, *Inscriptiones Scythiae Minoris. V: Capidava-Troesmis-Noviodunum*, București, 1980.

I. BARNEA, *O cercetare arheologică pe Borcea*, *Revista Muzeelor* III, 2, 1966, 155-161.

S. J. De LAET, *Portorium. Étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut Empire*, Brugge, 1949.

Gr. FLORESCU, R. FLORESCU, P. DIACONU, *Capidava. Monografie arheologică I*, București, 1958.

N. GOSTAR, *Studii epigrafice II, Arheologia Moldovei IV*, 1966, 175-188.

I.-C. OPRIȘ, A. RAȚIU, *CAPIDAVA II. Building C1 – Contributions to the history of annona militaris in the 6th century [with contributions by: Andrei Gândilă, Tomasz Ważny, Peter I. Kuniholm, Charlotte L. Pearson, Adriana Rizzo and Choi Mak]*, Mega Publishing House, Cluj-Napoca, 2017.

A. SUCEVEANU, *Viața economică în Dobrogea romană (secolele I-III)*, București, 1977.

A. SUCEVEANU, A. BARNEA, *La Dobroudja romaine*, Bucarest, 1991.