

# Propunere pentru o clasificare a drumurilor din Dacia romană

Florin FODOREAN

În epoca romană, drumurile au fost clasificate în funcție de principiul proprietății asupra lor și în funcție de modalitatea în care au fost construite. Problema proprietății drumurilor era esențială în a determina cine era responsabil pentru repararea lor. Acest factor afecta în mod direct nivelul reparațiilor și natura (calitatea) suprafețelor rutiere.

Din această perspectivă, atât Sículus Flaccus, cât și Ulpianus, ne informează că existau trei tipuri de drumuri: 1. drumuri publice: *viae publicae*; 2. drumuri locale: *viae vicinales*; 3. drumuri private: *viae privatae*. Diferențele dintre aceste trei tipuri de drumuri sunt descrise de Sículus Flaccus astfel: „Drumurile publice (*viae publicae*), construite pe cheltuiala statului, poartă numele celor care le-au construit și se află în îngrijirea unor *curatores viarum*, care trebuie să își desfășoare activitățile prin intermediul unor contractori; pentru unele drumuri proprietarii terenurilor de-a lungul cărora treceau trebuiau să plătească, din când în când, o sumă fixă”<sup>1</sup>. De aceea, inițial, în Italia, sub denumirea de *viae publicae* au fost incluse toate drumurile construite pe cheltuiala statului roman, adică *Via Appia*, *Via Flaminia*, *Via Cassia*, *Via Clodia*, *Via Aurelia*, *Viae Anniae*, *Via Traiana* etc.

Ulpianus clasifică drumurile în lurarea sa *Digestae* la titlul XII: *De locis et itineribus publicis*<sup>2</sup>. Distincția principală se face între: 1. *viae publicae (itineraque publica)* și 2. *viae privatae (itineraque privata)*<sup>3</sup>. Criteriul acestei împărțiri este în teorie simplu: este public un drum atunci când solul pe care îl ocupă este *publicum*; toate celelalte drumuri, care trec peste pământuri străine, sunt *privatae*. Rezultă, deci, în esență, că la Ulpianus criteriul de distincție între drumul public și cel privat ține strict de proprietatea asupra pământului; dacă pământul este public sau privat, atunci drumul este public sau privat.

Când este pus în practică însă, acest criteriu se complică. În paragraful II, 22 din *Digestae*, drumurile sunt împărțite în trei categorii. Pe lângă *viae publicae* și *viae privatae* Ulpianus semnalează și *viae vicinales*, adică acele drumuri care se găsesc în *vici* sau care duc la *vici*, dintre care doar unele (*quidam*) sunt publice. Dar tot Ulpian precizează că această împărțire teoretică se schimbă. În momentul în care aceste *viae vicinales* sunt construite *ex collatione privatorum*, ele sunt private.

Și la Sículus Flaccus aceste drumuri locale reprezintă o categorie distinctă. *Viae vicinales* sunt tot drumuri publice, dar se află sub jurisdicția comunităților locale. Flaccus precizează: „Există, în plus, drumuri locale (*viae vicinales*) care, după ce se ramifică din drumul principal (*via publica*), traversează diferite regiuni și se îndreaptă spre alte drumuri importante (*viae publicae*). Ele sunt construite și întreținute de *pagi* (comunități locale), unde proprietarii de pământ oferă adesea forța de muncă necesară construirii lor sau fiecărui proprietar îi revenea sarcina de a îngriji drumul care trecea peste pământul său ... De-a lungul acestor drumuri publice circulația era liberă”<sup>4</sup>. Așadar, *viae vicinales* erau drumuri publice, de vreme ce accesul nu era restricționat, însă

<sup>1</sup> Sículus Flaccus 146 L, cf. Ray Laurence, *The Roads of Roman Italy. Mobility and Cultural Change*, Routledge Ed., Londra-New York 1999, p. 59 (în continuare Ray Laurence, *The Roads...*).

<sup>2</sup> Ulpianus, 68, *Ad Edictum*, D, 43, 8, 2, 21: “*Viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via, ita et in publica accipimus: viae privatae solum alienum est, ius tantum eundi et agente nobis competit: viae autem publicae solum publicum est, relictum ad directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publicae iretur commearetur*”.

<sup>3</sup> Termenii *via* și *iter* apar împreună în *Digestae* fără nici o diferență de semnificație. După cum se pare, cu *iter publicum* se indica de obicei o *via vicinalis*, care era mai mică în lățime decât o *via consularis*.

<sup>4</sup> Sículus Flaccus 146 L, cf. Ray Laurence, *The Roads...*, p. 60-61.

erau menținute cu banii particularilor, de către proprietarii de pământ locali. Aceasta nu era singura diferență între drumurile locale și cele principale, de vreme ce primele nu trebuiau neapărat să conducă undeva, în mod particular, ci pur și simplu asigurau accesul spre ferme sau sate. În opoziție, arterele rutiere principale trebuiau să lege orașele sau să se îndrepte spre alte drumuri principale.

Ultima categorie de drumuri este cea a arterelor rutiere private. Accesul pe acestea era restricționat, de vreme ce ele nu aparțineau domeniului public. Încă o dată, Siculus Flaccus precizează: „În sfârșit, există drumuri care trec peste domeniile private și unde nu este permis accesul tuturor călătorilor, ci doar al acelor care au nevoie să ajungă la pământurile lor”<sup>5</sup>. Totuși, de multe ori dreptul de a folosi un asemenea drum era acordat și altora, cu condiția ca acele persoane să folosească doar drumul, nu și terenurile aflate de o parte și de alta a căii rutiere.

Juriștii romani fac distincție între diferitele tipuri de drumuri private și dreptul de acces pe acestea. Ray Laurence aduce ca exemplu un fragment dintr-o inscripție<sup>6</sup>, unde se precizează că „drumul de jos este proprietatea privată a lui Titus Umbrenius, fiul lui Gaius. Rugăm cereți permisiunea utilizării acestui drum. Interzisă pătrunderea cu animale sau vehicule”<sup>7</sup>.

Din sursele târzii aflăm că dacă pe un drum era permisă trecerea cu vehicule sau animale de tracțiune, atunci drumul era considerat *actus*. Dacă accesul era permis nu numai vehiculelor, ci și pentru transportul pietrelor sau lemnului, atunci acel drum era considerat *via*. În aceste condiții, diferența dintre un *actus* și o *via* era legată de modul în care a fost realizată suprastructura lor, adică o *via*, spre deosebire de un *actus*, suporta greutatea unor vehicule cu încărcături grele. Un *actus* care avea o suprafață mai slabă din punct de vedere calitativ nu permitea aceeași situație, pe asemenea drumuri fiind interzise transportul pietrei sau lemnului.

Drumurile private au fost numeroase, dar în general este vorba de tronsoane mici. *Viae vicinales* aveau importanță locală, în timp ce drumurile principale (*viae publicae*) aveau cea mai mare importanță. Cele trei tipuri de artere rutiere se completau reciproc, creând un sistem rutier care nu a lăsat decât foarte puține regiuni în afara rețelei de comunicații. Din punct de vedere al construirii, reparării sau menținerii drumurilor, romanii au creat un sistem omogen de realizare a infrastructurilor rutiere care utiliza banii statului, ai comunităților locale și ai persoanelor particulare.

Ulpian se referă, pe scurt, la toate diferențele dintre drumurile publice și cele private, precizând: „Numim un drum public atunci când pământul este public. Definiția pe care o dăm noi unui drum privat diferă de aceea a drumului public. [...] Înțelegem prin drumuri publice ceea ce grecii numesc drumuri regale și poporul nostru drumuri pretoriene sau consulare. Drumurile private sunt acelea pe care unii le numesc drumuri agrare. Drumurile locale sunt acelea din sate sau care conduc spre sate”<sup>8</sup>. Așadar, Ulpian face distincție și între *viae vicinales* și *viae militares*, indicând și caracteristicile care le diferențiază și precizând că ultimele conduc la mare, la orașe sau la alte drumuri militare. Sub denumirea de *viae privatae* sau *agrariae* se disting fie drumurile care sunt trasate *in agris (quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant)*, fie drumurile care duc *ad agros* și cu ajutorul cărora se ieșea de pe drumurile consulare. Dar această terminologie (*viae publicae* și *itinera publica*) nu este unică, Ulpianus avertizând că sunt considerate drumuri publice *viae publicae*, *viae praetoriae* și *viae consulares*.

În consecință, în Imperiul Roman e existat o ierarhie a drumurilor. Pe primul loc se situau *viae publicae* sau drumurile consulare, folosite pentru călătoriile pe distanțe lungi. Ele erau întreținute și reparate de autoritatea centrală de la Roma. *Viae vicinales* asigurau accesul spre ferme și sate, spre teritoriile rurale în general. *Viae privatae* asigurau accesul spre proprietățile particulare.

În istoriografia românească, cea mai recentă încercare de clasificare a arterelor rutiere nord-dunărene îi aparține profesorului Nicolae Gudea<sup>9</sup>, care împarte drumurile în trei categorii (de rangul I, II, și III) după modelul aplicat de Gertrude Pascher pentru drumurile din Pannonia Superior<sup>10</sup>.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> CIL XII, 1831.

<sup>7</sup> Ray Laurence, *The Roads...*, p. 61.

<sup>8</sup> Ulpianus, *Digestae* 43, 8, 21, cf. Ray Laurence, *The Roads...*, p. 62.

<sup>9</sup> N. Gudea, *Porolissum. Un complex daco-roman la marginea de nord a Imperiului Roman. II. Vama romană. Monografie arheologică. Contribuții la cunoașterea sistemului vamal din provinciile dacice*, Cluj-Napoca, 1996, p. 104-105.

<sup>10</sup> *Römische Siedlungen und Straßen im Limesgebiet zwischen Enns und Leitha*, Viena, 1949 (*Der Römische Limes in Österreich, Heft XIX*).

Istoriografia modernă a clasificat drumurile, în general, în funcție de diferite criterii:

1. din punct de vedere al modului de construcție: *viae silicae stratae*, *viae glareae stratae* și *viae terrenae*;
2. în funcție de caracterul și rolul lor: drumuri militare, drumuri comerciale, drumuri vicinale (ramificații);

3. în funcție de intensitatea cu care s-a circulat pe anumite sectoare rutiere, care a avut ca efect creșterea importanței unui drum în detrimentul altora, mai puțin circulate și utilizate: **I. drumuri de importanță majoră, principale, de rangul I** (drumuri militare în primul rând, atât de interior cât și drumuri de limes, care uneau caestrele între ele și asigurau mișcarea rapidă a trupelor dintr-un loc în altul; drumuri comerciale în general, căi de pătrundere a produselor de import și de ieșire a produselor destinate exportului); **II. drumuri secundare, de rangul II** (în general cele care făceau legătura între drumurile principale, între diferite așezări și arterele principale – vile rustice, așezări rurale, sau drumuri care au căpătat o importanță economică în timp, care racordau la sistemul de comunicații central cariere de piatră, salină, exploatarea de fier sau de metale prețioase); **III. drumurile de mai mică importanță, de rangul III** (ramificații care asigurau scurtarea distanțelor pe anumite tronsoane, drumuri construite de proprietarii unor vile rustice pentru a avea acces spre marile centre comerciale).

Este clar că au existat diferențe între un tronson de drum sau altul: ori în ce privește modalitatea de realizare a suprastructurii (dale, pietriș, pământ), de care depindea, până la urmă, calitatea și modul de deplasare, ori în ce privește intensitatea traficului, chiar pe unele sectoare care nu erau neapărat pavate cu dale.

Ceea ce este limpede este că primul tip de clasificare, din punct de vedere al modului de construcție, nu se poate aplica decât în cazul în care cunoaștem toate datele referitoare la infrastructura, suprastructura și principalele caracteristici tehnice ale arterelor rutiere dintr-o provincie. Pentru Dacia, nu putem aplica o asemenea împărțire, din cauză că nu cunoaștem încă, în ansamblu, aceste aspecte<sup>11</sup>. Al doilea și al treilea tip de clasificare se poate aplica drumurilor din Dacia romană, dar nu separat, ci combinat.

Să vedem așadar cum putem clasifica arterele rutiere din Dacia romană.

**I. În categoria drumurilor principale**, de rangul I, trebuie incluse, în primul rând, drumurile militare, cele care au fost construite imediat după cucerirea provinciei și care au asigurat deplasarea trupelor și cantonarea lor în caestre, în interiorul și pe granițele Daciei. Toate aceste drumuri se desprind din artera rutieră construită de Traian în anul 100 e.n. de-a lungul Dunării, pe malul sudic. Programul rutier a fost gândit și aplicat de Traian imediat după cucerire, mai ales că romanilor nu le era străin întru totul noul teritoriu cucerit<sup>12</sup>. Pe de altă parte, miliarul descoperit la Aiton este dovada clară a rapidității cu care s-au construit drumurile<sup>13</sup>. Dacă la 108 e.n. se ajunsese cu construirea drumului imperial de la Dunăre până aproape de nordul provinciei, avem toate motivele să credem că și celelalte artere rutiere pe care au fost amplasate caestrele erau deja construite în anii 108-110 e.n. Dacă acceptăm această conjectură, atunci drumurile principale din Dacia, care au avut la început un pronunțat caracter militar, sunt (**Pl. 1**):

1. Lederata-Tibiscum;
2. Dierna-Tibiscum;
3. Tibiscum - Ulpia Traiana Sarmizegetusa – Apulum – Salinae – Potaissa – Napoca – Porolissum;
4. Drobeta-Bumbești-Pasul Vâlcău-Sarmizegetusa;
5. *Via Alutana*: Sucidava – Romula – Acidava – Rusidava - Pons Aluti – Buridava - Castra Traiana – Arutela – Praetorium - Pons Vetus - Caput Stenarum – Sacidava – Apulum (cu ramificația spre est care unea caestrele așezate de-a lungul Oltului transilvan: Caput Stenarum-Cincșor-Feldioara-Hoghiz-Olteni-Brețcu);
6. *Via Transalutana*: Flămânda – Putineiu – Băneasa - Roșiorii de Vede – Gresiă – Ghioca – Urluieni - Săpata de Jos – Purcăreni – Apa Sărată – Jidova – Câmpulung – Voinești – Rucăr – Râșnov – Brețcu;
7. drumul de-a lungul Mureșului: Apulum-Micia-Partiscum;

<sup>11</sup> Se pot vedea, totuși, ultimele studii despre aspectele tehnice ale drumurilor din Dacia Porolissensis și Dacia Superior: Florin Fodorean, *Observații în legătură cu infrastructura și suprastructura drumurilor romane din Dacia Porolissensis*, în *Revista Bistriței* XV, 2001, p. 60-76; *Idem*, *Infrastructura, suprastructura și principalele caracteristici tehnice ale drumurilor romane din Dacia Superior*, în *Apulum* XL, 2003, p. 155-177.

<sup>12</sup> Mihai Bărbulescu, *Traian și „descoperirea Daciei”*, în vol. *Napoca. 1880 de ani de la începutul vieții urbane*, Cluj-Napoca, 1999, p. 32-39; *Idem*, *Trajan et la “decouverte” de la Dacie*, în *Transylvanian Review* X, 2, 2001, p. 59-65.

<sup>13</sup> CIL III 1627.

8. drumul care lega castrele de pe limesul de nord-vest al Daciei: Bologa-Buciumi-Românași-Romita-Porolissum;

9. drumul de pe granița de nord a Daciei: Tihău-Ileanda-Cășeiu-Dej;

10. același drum de pe granița de nord, în continuare (de la vest la est) în sectorul Dej-Ilișua-Orhei-Bistriței;

11. drumul care lega castrele de pe limesul estic al Daciei: Călugăreni-Sărățeni-Inlăceni-Odorhei-Sânpaul-Olteni-Brețcu.

Drumul principal (sau imperial, cum a mai fost numit) este o *via militaris* care a reprezentat axa rutieră de bază a provinciei Dacia. La fel și celelalte artere rutiere incluse de noi în categoria drumurilor principale au avut un rol deosebit în concepția militar-strategică a provinciei nord-dunărene. Ele legau castrele (*via alutana* și *transalutana*, drumurile de pe granițele de nord-vest, nord și est) și asigurau buna desfășurare a traficului comercial al Daciei cu provinciile vecine, mai ales cu cele vestice (drumul de pe valea Mureșului).

**II. În categoria drumurilor secundare**, de rangul II, intră, așa cum am precizat, drumurile care au căpătat în timp un rol preponderent economic.

În Dacia Porolissensis, acestea sunt (păstrăm numerotarea sectoarelor rutiere în continuarea tronsoanelor anterior menționate):

12. drumul pe valea Arieșului spre exploatările aurifere de la Roșia Montană: Turda-Mihai Viteazul-Cornești-Moldovenști-Buru-Sălciua-Câmpeni-Abrud-Roșia Montană;

13. tronsonul Turda-Buru-Iara-Băișoara;

14. drumul pe valea Someșului Mic în sus, de la Cluj-Napoca la Dej: Cluj-Napoca – Dezmir-Apahida-Jucu-Bonțida-Iclozel-Silivaș-Livada-Băița-Bunești-Gherla-Dej;

15. un drum ce traversa de la vest la est Câmpia Transilvaniei: Cluj-Napoca – Apahida-Căianu-Suatu-Reghin;

16. drumul roman Gherla-Sic (spre exploatările de sare din ultima localitate amintită);

17. drumul roman care de la Napoca se îndrepta spre est, spre Bologa: Cluj-Napoca – Florești-Gilău-Căpușu Mare-Izvoru Crișului-Bologa;

18. drumul de pe cursul superior al Mureșului: Brâncovenști-Cristești-Războieni – Cetate.

În categoria drumurilor secundare din Dacia Superior am inclus:

19. artera rutieră care lega drumul de vest (Lederata-Tibiscum) cu drumul de vest (Dierna-Tibiscum): Lederata - Slatina Nera – Dalboșeț – Prilipeț – Prigor – Lăpușnicel – Iablanita – Petnic – Mehadia;

20. un drum paralel cu drumul de vest: Lederata – Zlatița - Slatina Nera - Ciclova Română – Arcidava – Dognecea – Moravița – Bocșa – Berzobia;

21. tronsonul Apulum-Ampelum (prin Micești, Șard, Ighiu);

22. tronsonul Ampelum-Alburnus Maior;

23. drumul care lega stațiunea balneară de la Germisara de artera rutieră principală de pe valea Mureșului: Cigmău-Geoagiu Băi-Săcărâmb-Ampelum;

24. tronsonul de la Micia spre zona auriferă: Micia-Fizeș-Ruda-Brad-Mesteacăn;

25. tronsonul Apulum-Obreja-Târnăveni-Sărățeni (de la Apulum pe Târnava Mică în sus, spre granița de est);

26. tronsonul Apulum-Obreja-Micăsasa-Sighișoara-Odorhei (de la Apulum pe Târnava Mare în sus, spre granița de est);

27. un drum pe valea Nirajului în sus, de la Ungheni spre castrul de la Călugăreni.

În categoria drumurilor secundare din Dacia Inferior am inclus:

28. drumul Drobeta-Ad Mutrium-Pelendava-Castra Nova-Romula (drum cu orientare vest-est, peste câmpia românățeană);

29. drumul de pe malul stâng al Dunării, între Drobeta și Sucidava.

Așa cum am precizat, clasificarea nu poate fi întru totul obiectivă. Spre exemplu, drumul roman în sectorul Cigmău-Geoagiu Băi poate fi inclus și în prima categorie, pentru că a fost intens circulat în epoca romană de o serie de înalte oficialități din provincie și pentru că este un drum pavat cu dale poligonale (*via silica strata*), lucru pe care l-am constatat în urma cercetărilor de teren.

**III. În categoria drumurilor de mai mică importanță**, de rangul III, am inclus acele sectoare rutiere care au fost mai puțin circulat în epoca romană și care sunt jalonate de serie de descoperiri arheologice, dar urmele unora dintre ele nu se mai păstrează până astăzi, poate și pentru că multe au fost simple *viae terrenae*.

În Dacia Porolissensis, acestea sunt:

30. drumurile care legau vilele rustice la rețeaua rutieră principală (spre exemplu: un drum care lega *villa rustica* de la Chinteni de drumul de-a lungul Someșului, și care probabil avea un traseu care cobora spre Napoca paralel cu cursul pârâului Chinteni; un drum care lega *villa rustica* de la Ciumăfaia de același drum pe valea Someșului Mic, și care urma cursul pârâului Borșa pe direcția vest-est);

31. ramificația Gheorghieni-Dezmir, cu rol în scurtarea distanței între Potaissa și Gherla;

32. ramificația drumului imperial spre castrul de la Potaissa;

33. un posibil drum de la Turda spre Tureni pe valea Racilor, paralel cu drumul imperial;

34. alte drumuri naturale pe văile pârâurilor, ale căror trasee sunt jalonate de o serie de puncte cu descoperiri din epoca romană.

În Dacia Superior și Inferior, am putea include în categoria drumurilor de rangul III următoarele tronsoane rutiere:

34. drumurile de legătură între *via alutana* și *via transalutana*: Slăveni-Putineiu (Băneasa), Enoșești-Urluieni și Ionești Govorei-Pitești;

35. tronsonul Bechet-Castra Nova;

36. tronsonul Ad Mutrium-Poiana-Bumbești.

Rețeaua rutieră din Dacia romană a fost extrem de densă. Numai Tabula înregistrează trei drumuri a căror lungime totală este de 723 de mile romane, adică în jur de 1070 km. În Dacia Porolissensis există circa 775 km de drumuri care au funcționat în epoca romană. În Dacia Superior romanii au construit circa 2273 km de drumuri. În Dacia Inferior lungimea drumurilor romane ajunge la cifra de 1330 km. Așadar din ceea ce cunoaștem până în prezent putem aprecia că lungimea totală a drumurilor din Dacia romană este de aproximativ 4378 km (2961 de mile romane). Cifra trebuie privită însă cu precauție, în sensul că noi suntem de părere că pe lângă aceste drumuri au mai existat și altele, drumuri vicinale între diferite așezări neurbane, care nu s-au mai păstrat. Credem deci că până la urmă în Dacia au putut funcționa circa 5000 de kilometri de drumuri romane.

Din păcate am constatat cu uimire că nu avem decât foarte puține date în legătură cu lungimea drumurilor din alte provincii, pe care să le utilizăm aici pentru a putea face o comparație în acest sens. Ca termen de comparație, știm că lungimea drumurilor din Imperiul Roman în timpul lui Traian era de circa 100 000 km<sup>14</sup>. Mai știm că Ivan D. Margary a depistat pentru provincia Britannia nu mai puțin de 7400 de mile romane de drumuri, cu precizarea că ar mai putea exista în aceeași provincie încă vreo 2000 de mile de artere rutiere necercetate<sup>15</sup>. După un secol de la cucerirea Africii de Nord de către romani și sosirea legiunii III *Augusta*, Numidia (Algeria) și Mauretania erau parcurse de 4000 de mile romane (5914 km) de drumuri<sup>16</sup>. În Anatolia există 1687 de mile romane (2495 km) de drumuri<sup>17</sup>. Pe baza hărții drumurilor romane din Gallia întocmită de Colin O'Connor în lucrarea sa despre podurile din Imperiul Roman am calculat că rețeaua rutieră principală din Gallii număra circa 12000 km<sup>18</sup>. De asemenea, pe baza unei alte hărți cu repartizarea principalelor trasee din Asia Minor, am ajuns la cifra de 15 000 km de drumuri romane pentru regiunea amintită<sup>19</sup>.

În aceste condiții, cifra pe care am obținut-o noi privind lungimea rețelei rutiere din Dacia romană, și anume 4378 km de drumuri romane principale, secundare și vicinale, ni se pare rezonabilă, raportată la suprafața provinciei și militarizarea puternică de care a beneficiat în cele 16 decenii și jumătate cât a făcut parte din Imperiu.

<sup>14</sup> Victor W. von Hagen, *Le grandi strade di Roma nel mondo*, Roma, 1978, p. 15.

<sup>15</sup> Richard W. Bagshawe, *Roman Roads*, Shire Publications Ltd., f.l., 2000, p. 9-10.

<sup>16</sup> Victor W. von Hagen, *op. cit.*, p. 57-58.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 115.

<sup>18</sup> Colin O'Connor, *Roman Bridges*, Cambridge, 1994, p. 30, pl. 9.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 17, pl. 2.







# Proposition for a Classification of the Roads from Roman Dacia

## *Abstract*

The present paper deals with some aspects regarding the classification of the Roman roads from Dacia. Starting from the classifications made by the Roman jurists and from the data that we have regarding Dacia, we divided the roads into three categories: **I. Roads of major importance, main highways** (first of all military roads inside and on the frontier of the province, which assured the mobility of the Roman military units; commercial roads, which assured the functionality of the export and import of different products); **II. Secondary roads** (the roads which connected the main roads, different settlements, Roman farms, rural settlements, or roads which gained during time the status of economical roads, which connected to the main road system the quarries of stone, the salt exploitations and the iron or gold mines); **III. Roads of little importance** (ramifications-*deverticulae* which shortened the distance between different points, constructed, in many cases, by the owners of Roman farms in order to gain access to the major market centres).

**PL. 1.**  
**REȚEAUA RUTIERĂ DIN DACIA ROMÂNĂ**

**LEGENDA:**

-  Drumuri principale
-  Drumuri secundare
-  Rețea hidrografică
-  Localități
-  Miliarii
-  Poduri

