

DRUMURI ROMANE DIN TERITORIUL ORAȘULUI TROPÆUM TRAIANI¹

ADRIANA PANAITÈ

Articolul analizează problema drumurilor romane din teritoriul orașului Tropæum Traiani. Pe baza informațiilor existente în sursele scrise și arheologice am încercat să stabilim mai exact traseul urmat de acestea, precum și categoriile în care pot fi încadrate, atât din punctul de vedere al caracterului public sau privat, cât și din perspectiva caracteristicilor constructive. În finalul studiului analizăm un fragment de stâlp miliar, descoperit în condiții necunoscute și aflat în depozitul Muzeului din Adamclisi.

Moesia Inferior este una din puținele provincii ale Imperiului Roman pentru care nu există, nici până în prezent, o monografie sau cel puțin un studiu mai amplu dedicat drumurilor romane. Cercetarea acestora a cunoscut o dezvoltare deosebită în ultimele decenii, în multe state europene, constituindu-se într-o direcție de cercetare aparte. Lucrul acesta nu este valabil însă pentru cercetarea arheologică românească sau bulgărescă de specialitate. Dificultatea majoră rezidă, în opinia noastră, în primul rând, în aceea că teritoriul ocupat în antichitate de Moesia Inferior acoperă, în zilele noastre, zone din două state, România și Bulgaria, iar în ultimii cincizeci de ani cercetarea s-a desfășurat, cu precădere, în interiorul granițelor politice. Studiile care au atins această problemă au fost regionale, imaginea fiind, în majoritatea cazurilor, una parțială. Mai mult, nu avem încă o lucrare monografică privind istoria provinciei Moesia Inferior în epoca romană.

Drumurile romane din provincia Moesia Inferior (fig. 1) au făcut obiectul mai multor studii, articole și capitole din lucrări de sinteză². Pe baza acestora prezentăm în continuare rețeaua de drumuri a provinciei, cu mențiunea că pentru Dobrogea principalele trasee sunt cele stabilite de Vasile Pârvan³.

¹ Prezentul studiu face parte dintr-o cercetare mai amplă (teza de doctorat are ca subiect drumurile romane din Moesia Inferior) și a fost prezentat într-o variantă restrânsă la sesiunea de comunicării științifice Pontica, organizată de Muzeul de Istorie Națională și Arheologie din Constanța în octombrie 2005.

² V. Pârvan, AARMSI, II, 34, 1912, p. 576-599; A. Aricescu, Pontica 5, 1972, p. 329-249; *Idem*, Pontica 8, 1975, p. 315-331, *Idem*, *Armata în Dobrogea romană*, București, 1977, p. 134-177; AL. Suceveanu, Al. Bamea, *La Dobroudja romaine*, Bucarest, 1991, p. 252-257; V. Velkov, *Cities in Thrace and Dacia in Late Antiquity*, Amsterdam, 1977, p. 195-197; R. Vulpe, I. Bamea, DID II, București, 1968, *passim*; Al. Suceveanu, *Viața economică în Dobrogea romană*, București, 1977, p. 111, 114, 115, 119, 120, 123, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146.

³ Vezi, Pârvan, *op.cit.*, care este în continuare studiul de bază privind drumurile romane din Dobrogea.

SIEDLUNGEN UND STRASSEN DER ILLYRISCHEN UND THRAKISCHEN PROVINZEN ZWISCHEN DEM IV-VI JH.

Maßstab
20 10 0 20 40 60 80 100 Km

Legende

--- Grenzen zwischen den Provinzen. — Straßen. ⊙ ⊙ ⊙ Städte, Siedlungen und Burgen. - - - Grenze zwischen der Diözese Thrazien und der Praefektur Illyrien.

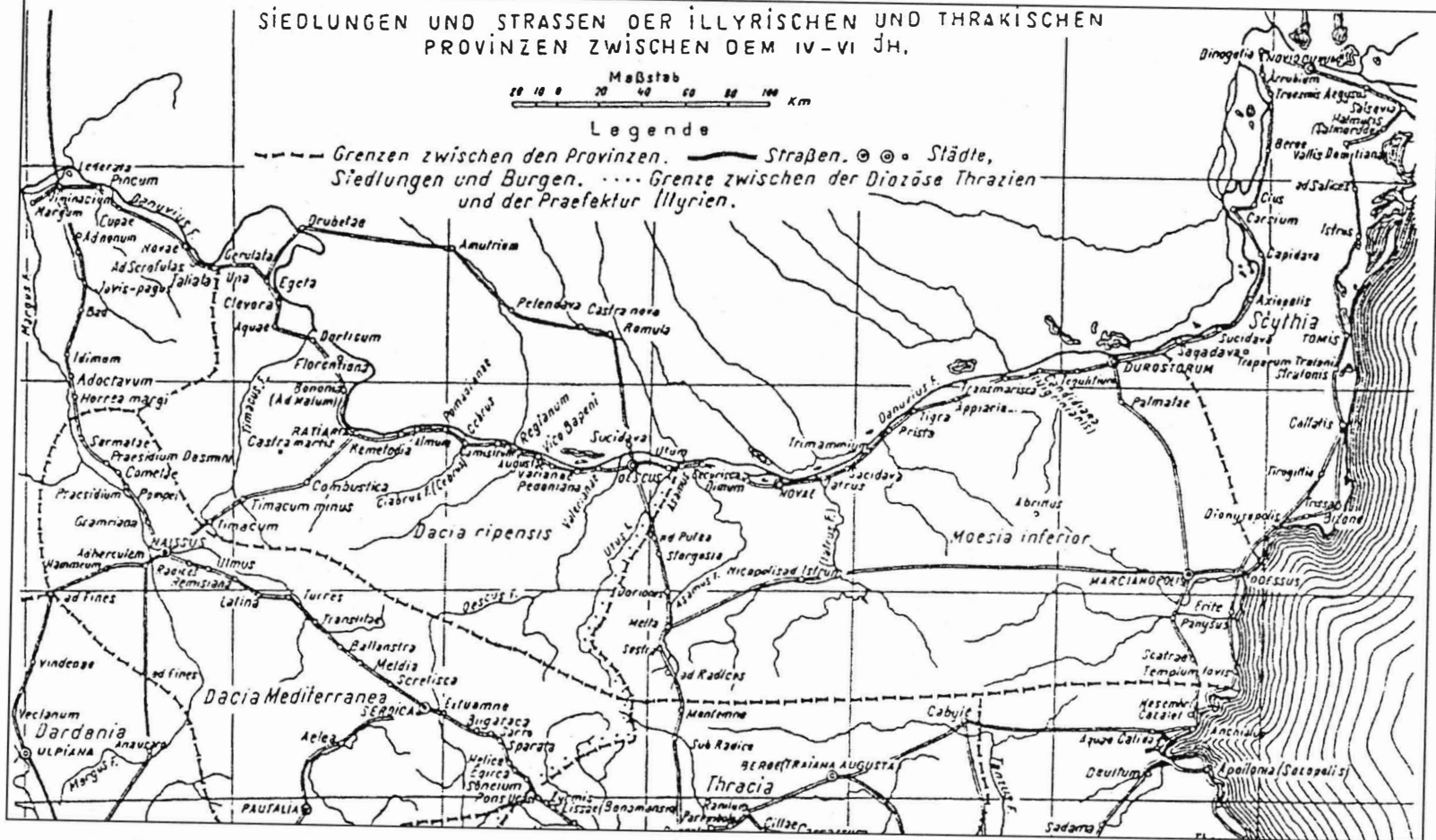


Fig. 1. Drumuri romane pe teritoriul Dunării de Jos (după V. Velkov).

Înainte de venirea romanilor existau câteva căi naturale, folosite și de grecii din colonii, mai puțin însă căci pentru ei mai importante erau căile navale. Rutele terestre vor fi preluate și amenajate odată cu venirea romanilor. Se pare că cea mai uzitată cale era cea de-a lungul Siretului⁴.

De-a lungul Dunării a fost construit drumul de graniță (*limes*), care unea toate fortificațiile și așezările civile construite în lungul fluviului: Singidunum, Ratiaria, Oescus, Novae, Durostorum⁵ etc. Construcția acestui drum a început în timpul dinastiei Flavianilor și a înaintat de-a lungul Dunării o dată cu consolidarea controlului roman asupra acestor zone⁶.

În dezvoltarea rețelei de drumuri în zona Dunării de Jos un rol deosebit îl are Traian. În vederea cuceririi Daciei și apoi pentru o cât mai bună organizare a teritoriilor nou cucerite acesta amplifică rețeaua de drumuri, prin construcția de noi căi de comunicație către Dacia⁷ și către sud, de la Viminacium, pe valea Moravei până la Naissus⁸; de altfel, în timpul lui Traian construcția și repararea drumurilor este deosebit de intensă în întreg imperiul.

Drumul de *limes* reprezintă, fără îndoială, calea de comunicație cea mai importantă din zonă. Traseul acesteia se poate reconstitui pe baza informațiilor din sursele scrise, cartografice și epigrafice.

Prelungirea către sud a acestui drum era reprezentată de calea de circulație care mergea de-a lungul țărmlui Mării Negre, de la vărsarea Dunării în mare până la Bizantium. Ca și drumul de *limes*, această cale unea toate porturile și așezările civile de pe țărmul mării⁹.

O a treia cale de comunicație este cea care venea de la Marcianopolis până la Ibida, de unde se despărțea apoi în trei drumuri care mergeau la Troesmis, Noviodunum și Aegyssus. Este un drum mai nou decât celelalte două, un miliar descoperit lângă Zaldapa, datat în 118, vorbește despre refacerea unui drum mai vechi și prelungirea lui¹⁰. Acest drum nu apare figurat nici în *Tabula Peutingeriana*, nici în *Itinerarium Antonini*, iar traseul lui a fost refăcut pe baza surselor scrise și arheologice¹¹. Acest drum se intersecta cu cele care traversau Dobrogea de la vest la est, și care uneau localitățile Tomis-Capidava și Axiopolis-Tomis. Legătura între “drumul central” și țărmul mării era realizată de drumul Zaldapa-Tomis.

⁴ Pârvan, AARMSI, II, 36, 1913, p. 93-130.

⁵ J. Wielowiejski, *Kultura rzymska w Bułgarii*, Wrocław, 1984, p. 150.

⁶ M. Mirković, *The Iron Gates (Đerdap) and the Roman policy on the Moesian limes AD 33-117*, în Petar Petrović (ed.), *The Roman limes on the Middle and Lower Danube*, Belgrade, 1996, p. 27-40.

⁷ Pentru drumurile romane din Dacia vezi recenta publicare a excelentei lucrări: Florin Fodoran, *Drumurile din Dacia Romană*, Cluj-Napoca, 2006.

⁸ Mirković, *op. cit.*, p. 27.

⁹ A. Rosset, *Starożytnie drogi i mosty*, Warszawa, 1970, p. 107.

¹⁰ DID II, p. 136 și notele 77 și 78.

¹¹ *Ibidem.*, p. 254.

Provincia era traversată aproximativ pe la mijloc, pe axa est-vest, de un drum paralel cu cel de *limes*, care unea localitățile: Naissus, Montana, Čomakovci, Nicopolis ad Istrum și Abritus, mergând apoi până la țărmul Mării Negre¹². Acest drum apare în *Tabula Peutingeriana*¹³. Prin aceste localități treceau drumurile orientate nord-sud, care asigurau legătura cu Tracia la sud și cu teritoriile de la nordul Mării Negre.

O categorie aparte este reprezentată de drumurile regionale sau locale.

Cele care mergeau către sud asigurau comunicațiile cu provincia Tracia. Între acestea unul dintre cele mai importante era drumul de la Oescus, care prin trecătoarea Șipka (în antichitate numită a lui Traian), ajungea până la Philippopolis¹⁴. Din așezările Sexaginta Prista și Durostorum porneau alte drumuri care mergeau direct către mare și care se intersectau cu calea ce străbătea Dobrogea de la nord la sud. Un alt drum care pornea de la Durostorum se îndrepta către nord, ajungând până la Angustia (azi Brețcu), în Dacia¹⁵.

Ulmetum se găsește la jumătatea distanței între Carsium și Histria. Existența unui drum aici este dovedită, pe de o parte, de amplasarea castrului de la Ulmetum exact în acel punct, distanța față de cele două fiind echivalentă cu cea a unei zile de marș pentru armata romană și, pe de altă parte, de condițiile geomorfologice, deoarece piatra cu care s-a construit castrul nu este locală, ceea ce presupune existența unui drum pentru transportul pietrei¹⁶.

Drumul care făcea legătura între Dunăre și mare era cel care mergea de la Rasova la Callatis prin Tropaeum Traiani. Existența acestuia este dovedită de construcția în secolul al II-lea a unui castru nu departe de Rasova, ca și de construcția unui fortificații devenită apoi *civitas* și *municipium* la Tropaeum Traiani¹⁷. Configurația naturală a terenului ne arată că fortificațiile erau situate pe linia de comunicație cea mai comodă, care unea marea de drumul de-a lungul Dunării; o dovadă în plus este un stâlp miliar ce a fost descoperit la Mircea Vodă¹⁸.

Din fortificația de la Novae porneau două drumuri: unul prin Melta care ajungea la Philippopolis, și un altul care prin Nicopolis ad Istrum ducea la Augusta Traiana¹⁹.

În continuare, ne vom referi mai în amănunt la drumurile romane cunoscute din teritoriul orașului Tropaeum Traiani. Prin coroborarea informațiilor din izvoarele scrise cu cele arheologice vom încerca să precizăm mai nuanțat traseul lor, dar și categoria în care acestea se încadrează.

¹² M. Zahariade, N. Gudea, *The fortifications of Lower Moesia (AD 86-275)*, Amsterdam, 1997, p. 43.

¹³ *Tabula Peutingeriana*, seg. VIII.

¹⁴ V. Avramov, *Izvestiija na Bălgărski Arheologičeski Institut*, 1915, p. 226-240; M. Madzarov, *Rimskiat pat Eskus – Filipopol*, Plovdiv, 2004.

¹⁵ H. Gajewska, *Topographie des forifications romaines en Dobroudja*, Warszawa, 1974, p. 27-35.

¹⁶ Pârvan, *op. cit.*, p. 575, 587, 660; Gajewska, *op. cit.*, p. 73.

¹⁷ CIL III 12461.

¹⁸ CIL III 13755.

¹⁹ Velkov, *op. cit.*, p. 195.

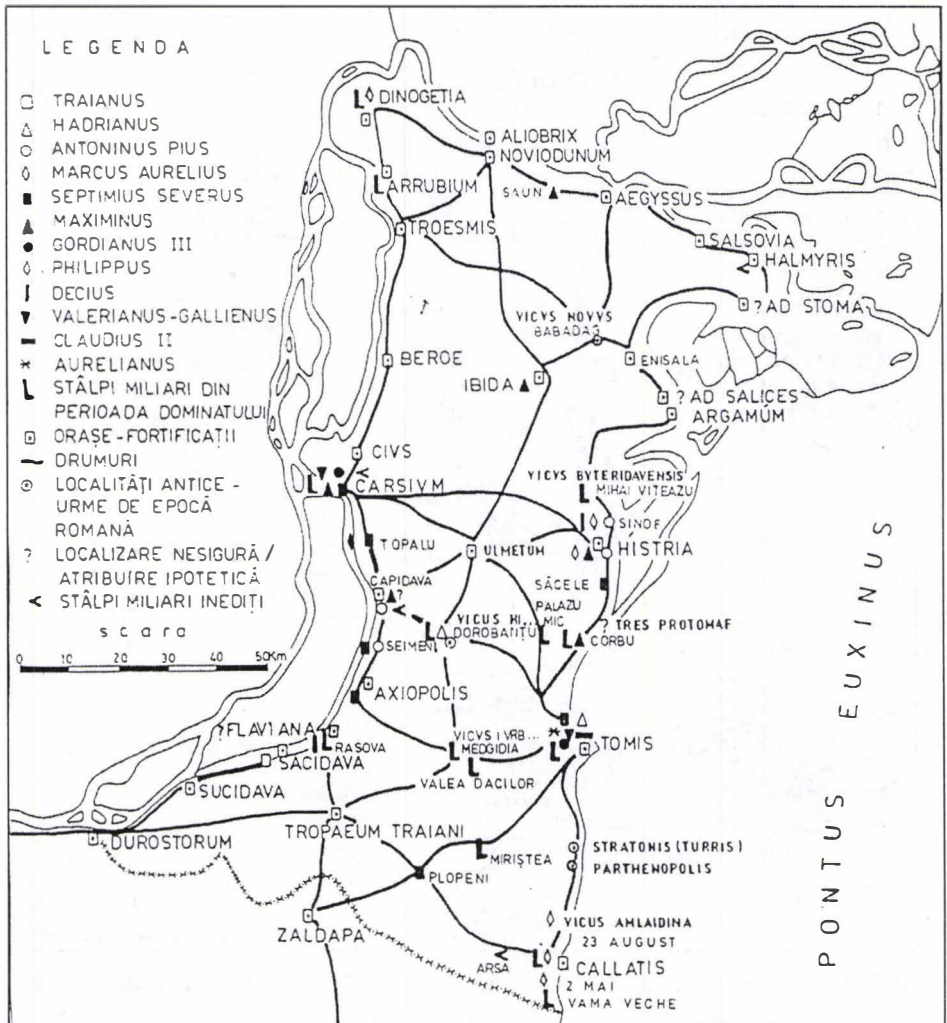


Fig. 2. Drumuri romane în Dobrogea (după Maria Bărbulescu).

Oraşul Tropaeum Traiani se afla, aşadar, la întretăierea unor drumuri militare şi comerciale (fig. 2), care legau Dunărea de litoral sau străbăteau provincia de la sud spre nord, ceea ce a dus la dezvoltarea sa rapidă, precum şi la apariţia, în imediata sa apropiere a unor *vici* sau *villae rusticae*. Teritoriul din jurul oraşului depindea de acesta, dar nu ştim nici ce întindere avea, nici cum era organizat (fig. 3).

Urme de drum roman identificate în *territorium* sunt foarte puţine; practic se cunoaşte cel care leagă cetatea de monument²⁰, iar la Petroşani²¹ au mai fost identificate alte urme de drum roman.

²⁰ A. Rădulescu, Pontica 5, 1972, p. 194 şi urm.

²¹ Pârvan, *op. cit.*, p. 579, nota 5; TIR L 35, p. 57.

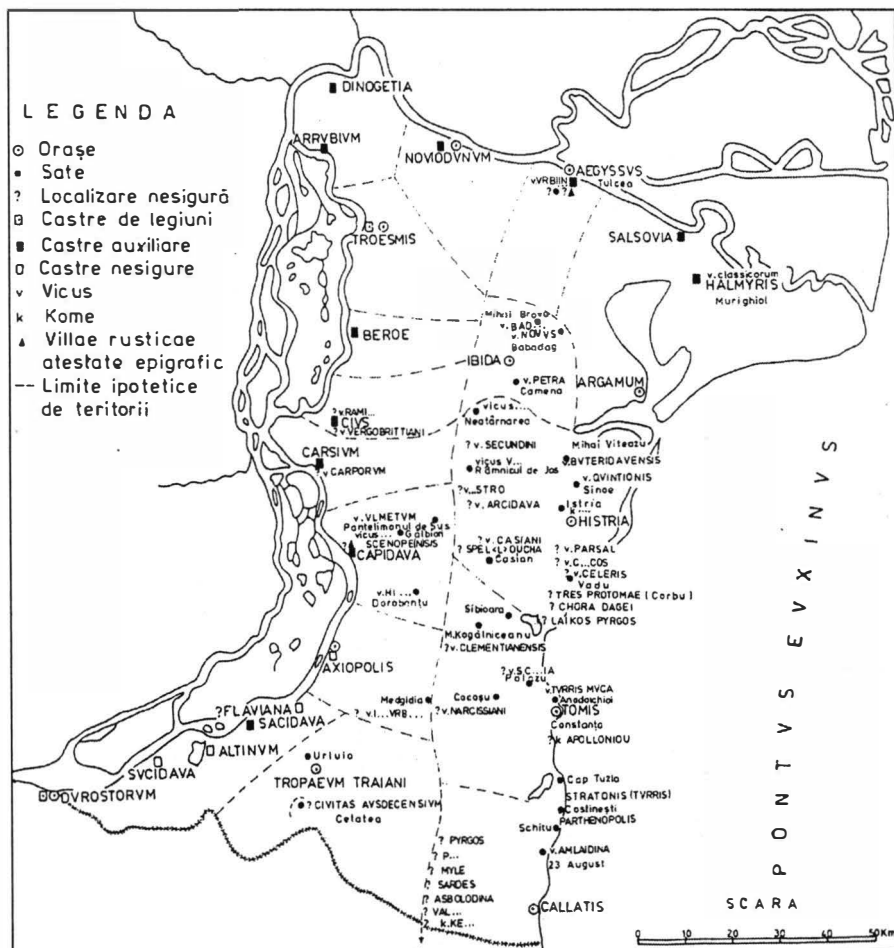


Fig. 3. Territoria cetăților romane din Dobrogea – limitele ipotetice (după Maria Bărbulescu).

Lista punctelor cu descoperiri arheologice (fig. 4) din teritoriul orașului se prezintă astfel:

- așezări rurale, unele sigure altele doar presupuse: Urluia²², Băneasa²³, Abrud²⁴, Fântâna Mare²⁵, Zorile²⁶, Negureni²⁷, Dobromiru²⁸, Lespezi²⁹,

²² IGR I 596 = AEM, 17, 1894, p. 113, nr. 59.

²³ M. Bărbulescu, *Viața rurală în Dobrogea romană (sec. I-III p. Chr.)*, Constanța 2001, nota 985, p. 124; Lista monumentelor 2004, Monitorul Oficial, 172 (XVI) 646 bis, partea I, vol. II, Județul Constanța 16 iulie 2004 (mai departe Lista Monumentelor), nr. 86.

²⁴ Barnea, SCIVA 47, 1996, 4, P. 421, NR. 1; *Idem*, SCIVA 49, 1998, 3-4, p. 292.

²⁵ Z. Covacef, Pontica 6, 1973, p. 111-116; Bărbulescu, *op.cit.*, nota 966, p. 122.

²⁶ M. Munteanu, R. Ocheșanu, Pontica 8, 1975, p. 203; Bărbulescu, *op.cit.*, nota 972, p. 123.

²⁷ Bărbulescu, *op.cit.*, nota 978, p. 123; Lista monumentelor, nr. 345.

²⁸ Bărbulescu, *op.cit.*, nota 981, p. 123.

²⁹ Munteanu, Ocheșanu, *op.cit.*, p. 188, nr. 24; TIR L 35, p. 77 (Valea Rea).

Hațeg³⁰, o așezare între Băneasa și Dobromiru³¹, Pietreni³², Conacu³³, Independența³⁴, Floriile³⁵, Cetatea (în punctul numit La Cișmea)³⁶, Cetatea³⁷, Petroșani³⁸.

- Proprietăți funciare sau *villae rusticae*: în imediata apropiere a cetății³⁹ și la Pădureni⁴⁰, Negureni⁴¹ și Pietreni⁴².
- Fortificații: Ion Corvin⁴³, Cetatea⁴⁴, Plopeni⁴⁵.
- Edificii de cult: lângă cetate⁴⁶.
- Cariere de piatră: Deleni⁴⁷, la NV de Șipote⁴⁸, Dobromiru din Deal⁴⁹, Abrud⁵⁰.
- Necropole: Pietreni⁵¹, Fântâna Mare⁵², Băneasa⁵³.
- Tumuli: Băneasa⁵⁴, Independența⁵⁵, Deleni⁵⁶, Negureni⁵⁷, Dobromiru⁵⁸.
- Apeducte: Șipote, Zorile, Abrud⁵⁹.

³⁰ Lista monumentelor, nr. 263.

³¹ Vezi notele 22 și 26.

³² T. Papisima, *Pontica* 20, 1987, p. 345-352; Lista monumentelor, nr. 332.

³³ CIL III 7530.

³⁴ Bărbulescu, *op.cit.*, p. 122.

³⁵ CIL III 7481; Lista monumentelor, nr. 231.

³⁶ Bărbulescu, *op.cit.*, nota 994, p. 125.

³⁷ Lista monumentelor, nr. 146.

³⁸ Lista monumentelor, nr. 380.

³⁹ CIL III 12463 ; Suceveanu, *VEDR*, p. 188, nota 347.

⁴⁰ CIL III 12466; TIR L 35, p. 57;

⁴¹ CIL III 7842.

⁴² CIL III 7483; Lista monumentelor, nr. 384.

⁴³ Pârvan, *Ulmetum I*, p. 580; TIR L 35, p. 47; Suceveanu, *Fântânele. Contribuții la studiul vieții rurale în Dobrogea romană*, București, 1998, p. 153, nota 191; Lista monumentelor, nr. 275.

⁴⁴ DID II, p. 164-165; Vezi și Al. Suceveanu, care presupune, pe baza coordonatelor date de Ptolemeu, III, 10, 6, că cetatea (*Civitas Ausdecensium* = ? *Dausdava*) poate fi localizată spre sud-vest de Cetatea.

⁴⁵ Lista monumentelor, nr. 389.

⁴⁶ Barnea, *SCIV* 20, 1969, 4, p. 595-608, nr. 2.

⁴⁷ Rădulescu, *Pontica* 5, 1972, p. 194; Lista monumentelor, nr. 198.

⁴⁸ I. Barnea (red.), *Tropaeum Traiani. I. Cetatea*, București, 1979, p. 23.

⁴⁹ Rădulescu, *Pontica* 5, 1972, p. 195.

⁵⁰ G. Murnu, *AARMSI* 36, 1913, p. 421; TIR L 35, p. 21.

⁵¹ E. Bujor, *SCIV*, 4, 1953, 1-4, p. 781-782; Al. Suceveanu, *op. cit.*, p. 152; Munteanu, Ocheșanu, *op. cit.*, p. 200-201.

⁵² Z. Covacef, *Pontica* 6, 1973, p. 111-116; Bărbulescu, *op. cit.*, nota 966, p. 122.

⁵³ Lista monumentelor, nr. 87.

⁵⁴ Bărbulescu, *op. cit.*, nota 951, p. 121; Lista monumentelor, nr. 88.

⁵⁵ Lista monumentelor, nr. 227.

⁵⁶ Lista monumentelor, nr. 199.

⁵⁷ Bărbulescu, *op. cit.*, nota 978, p. 123.

⁵⁸ Bărbulescu, *op. cit.*, nota 981, p. 123.

⁵⁹ Pârvan, *op. cit.*, nota 4, p. 579; Al. S. Ștefan, *BMI* 41, 1972, 43-53.

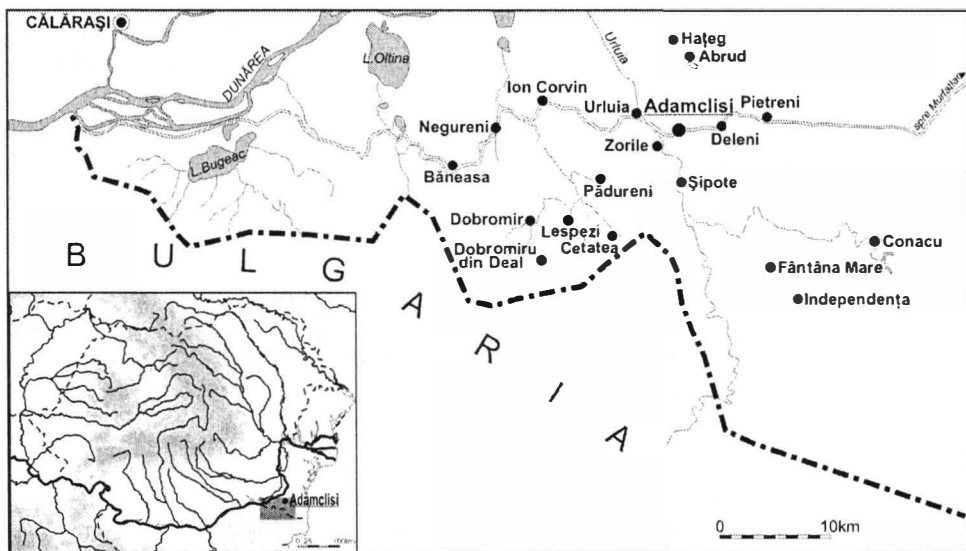


Fig. 4. Siturile arheologice de la Tropaeum Traiani, hartă realizată de Iuliana Barnea.

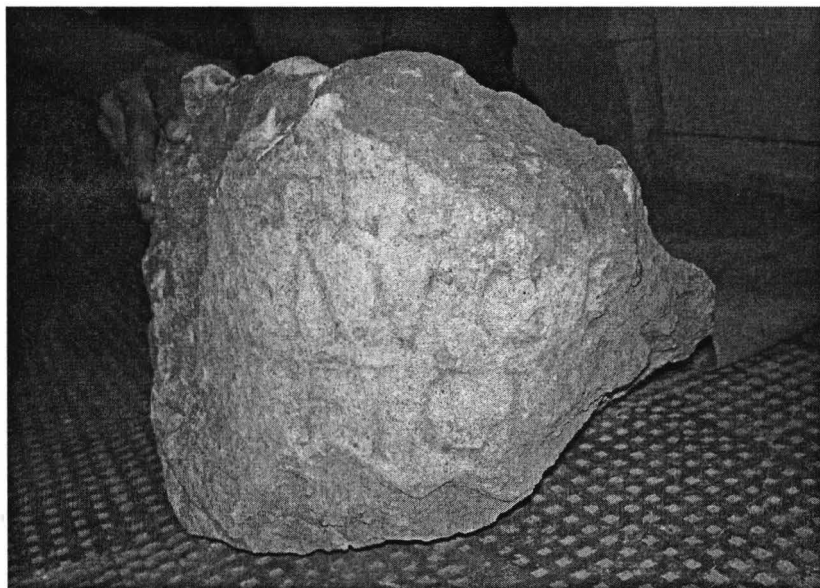


Fig. 5. Stâlpul miliar fragmentar inedit de la Tropaeum Traiani (fotografie de Adriana Panaite).

Satul de la Urluia și fortificația de la Ion Corvin⁶⁰ se aflau pe drumul care mergea spre vest la Durostorum. Foarte aproape de oraș, pe drumul spre Zaldapa se

⁶⁰ Semnalat în secolul trecut și rămas necercetat, TIR L 35, p. 47.

dezvoltă aşezarea de la Zorile. Abrudul, situat nu departe de nordul oraşului, se afla pe drumul cel mai scurt de legătură între Tropaeum Traiani şi Dunăre (Rasova).

Din punct de vedere juridic există mai mulţi termeni care pot defini un drum după cum urmează:

- *via* reprezintă un drum suficient de larg pentru a permite trecerea unui vehicol⁶¹. O *via* trebuie să măsoare 8 picioare lăţime pe secţiunile drepte şi 16 la cotitură⁶².
- *actus* este un drum suficient de lat pentru a permite trecerea unui animal de povară. Un *actus* are lăţimea de 4 picioare⁶³.
- *semita*, *iter* reprezintă căile de circulaţie cele mai înguste; orice drum cu lăţimea mai mică de 4 picioare reprezintă o cărare⁶⁴.

Diferenţa dintre un *actus* şi o *via* este determinată de suprafaţa drumului, dacă acesta este pietruită sau nu. O *via* era un drum pietruit care permitea desfăşurarea şi a traficului greu, în vreme ce un *actus* nu era pavat şi, deci, nu îndeplinea condiţiile tehnice ce permiteau circulaţia vehiculelor grele⁶⁵.

În prima categorie putem include “drumul central” amintit mai sus care traversează teritoriul oraşului de la sud spre nord prin localităţile Cetatea, Tropaeum, Zorile, Abrud; un al doilea drum care intră în această categorie este cel care face legătura între Dunăre şi litoralul Mării Negre: de la Rasova, prin Ion Corvin, Tropaeum, Zorile, Petroşani, Plopeni, Arsa (aici a fost descoperit un miliar, încă inedit) până la Callatis (Mangalia). În celelalte două categorii includem drumurile locale care leagă Tropaeum de comunităţile rurale. Credem că *villae-le rusticae* din teritoriu: Pietreni, Pădureni şi Negureni se aflau în afara traseului drumurilor mai sus menţionate, legătura lor cu capitala realizându-se prin ramificaţii locale desprinse din arterele principale menţionate.

Din punct de vedere al caracterului public sau privat drumurile romane se clasifică în publice, locale şi private. O prima clasificare a căilor de comunicaţie, din acest punct de vedere, aparţine lui Siculus Flaccus⁶⁶, gromatic din secolul I p. Chr. Conform acestuia existau *viae publicae*, *viae vicinales* şi *viae privatae*.

- *viae publicae* sunt drumurile construite pe cheltuiala statului, poartă numele constructorului şi sunt apoi în sarcina unor *curatores viarum*.
- *viae vicinales* sunt tot drumuri publice dar sub jurisdicţia comunităţilor locale. Conform unui pasaj din *Digestae*⁶⁷ sunt drumuri publice dar întreţinute cu surse financiare private, provenite de la proprietarii locali de pământ.
- *viae privatae* sunt drumurile care traversează proprietăţi private, pe parcursul lor fiind strict interzis accesul oricărui străin.

⁶¹ Dig. 8.1.13

⁶² Dig. 8.3.8; Dig. 8.23.

⁶³ Dig. 8.3.7.

⁶⁴ Dig. 8.1.3.

⁶⁵ Dig. 8.3.7.

⁶⁶ Sic. Flac., De Cond. Agr. 109.19 (Thulin; Lachmann 145.19); Sic. Flac., De Cond. Agr. 110.21 (Thulin, Lachmann 146.21).

⁶⁷ Dig. 43.8.22.

Clasificarea făcută de Ulpian, jurist din secolul al III-lea p. Chr., distinge doar două categorii de drumuri: publice și private. Primele, construite de stat (adesea prin exproprieri de terenuri), sunt cele pe care grecii le numesc *basilikai*, și pe care romanii le denumesc *pretoriae* sau consulare (în epoca Republicii), iar *vicinales* (care intră tot în categoria drumurilor publice) sunt cele care sunt în sau duc către sate.

Chiar dacă la prima vedere clasificarea lui Ulpian pare mai simplă și mai funcțională decât cea a gromaticilor, în realitate, gromaticii se apropie mult mai mult de situația reală (așa cum apare ea și din alte surse), în vreme ce schema aplicată de juristul roman este una mult simplificată și chiar reduționistă⁶⁸.

Din punctul de vedere al caracterului public sau privat credem că în prima categorie, a drumurilor publice putem include segmentul de drum central mai sus menționat, în timp ce cele locale pot fi incluse în categoria *viae vicinales*. Dar, cu excepția celor care fac legătura între *villae-le rusticae* și drumul principal pe care le considerăm ca aparținând, măcar parțial, celor private.

În funcție de sistemele tehnice, Ulpianus⁶⁹ deosebește trei categorii de drumuri: *viae terrenae* lucrate din pământ nivelat; *viae glarea stratae*, adică cele acoperite cu un strat de pietriș presat, și *viae silicae stratae*, căile pavate cu blocuri de piatră. Romanii au excelat în construcția ultimelor două tipuri, lucrate în straturi suprapuse, tehnică numită azi a șoselelor “elastice” și “dure”. Puținele informații de natură arheologică nu ne permit încadrarea drumurilor romane din teritoriul orașului Tropaeum Traiani în vreuna din categoriile mai sus menționate. Mențiunea din TIR (Tabula Imperii Romani, L35) privind urmele de drum de la Petroșani “urme de drum tăiat în piatră” dă totuși un indiciu care ar încadra drumul care trecea pe aici în categoria *viae silicae stratae*.

În ceea ce privește traseul lor, singurele informații arheologice care ne stau la dispoziție sunt cele furnizate de stâlpii miliari, pe care le includem în categoria informațiilor directe; într-o categorie de informații indirecte le includem pe cele provenind din localizarea descoperirilor de necropole, de regulă așezate în vecinătatea căilor de comunicație și pe cele legate de carierele de piatră.

Marile cetăți dobrogene s-au dezvoltat în imediata apropiere a unui zăcământ de piatră, iar dezvoltarea ulterioară a drumurilor romane a fost determinată, pe lângă factorii de interes comercial și militar, de legătura cu aceste zăcăminte pe care, în majoritatea lor le traversează. Excepție fac Histria și Tomis al căror amplasament se datorează altor considerente; până la perioada ridicării monumentului triumfal, care a necesitat un mare volum de piatră, se pare că a fost exploatată o carieră din zona Lespezi – Văleni, situată la 10-12 km în afara traseului drumului roman, apoi valea Ienige – Deleni este abandonată după terminarea monumentului. Analiza calcarului folosit în cetate arată că acesta este de proveniență locală: de la Zorile, Lespezi și Deleni.

⁶⁸ A. Palma, *Le strade romane nelle dottrine giuridiche e gromatiche dell'età del principato*, ANRW 2, 14, 1982, p. 850-880.

⁶⁹ Dig. 43.11.12.

Deschiderea carierei de la Albeşti s-a produs în condițiile stabilirii drumului roman spre Tropaeum Traiani, deoarece întregul material litic utilizat în construcțiile callatiene este de natură sarmatică și a fost adus fie din malul mării, cât timp le-a permis nivelul apei, fie din cariera Mangalia aflată la 1 km de cetate, fie de la Tuzla, unde avem un material litic de calitate mai bună. Necropolele identificate la Pietreni, Independența și Fântâna Mare se afla în imediata vecinătate a drumului deja amintit Rasova – Callatis.

Există trei miliari menționați în literatura de specialitate, deja publicați: Miriștea⁷⁰, Rasova⁷¹, Plopeni⁷² și unul inedit la Ion Corvin⁷³. Dacă despre cel de la Miriștea s-a spus că foarte probabil a fost adus acolo la o dată necunoscută de pe drumul de litoral, ceilalți doi, furnizează informații privind traseul și data construcției sau refacerii unor drumuri din zonă.

Miliarul descoperit la Plopeni, la fel ca cel din timpul lui Valens de la Miriștea, dovedește că pe lângă drumurile imperiale, de pe litoral, de pe malul Dunării sau cel care străbate Dobrogea prin centru, intrau în atenție pentru reparații și *semitae*-le mai importante. La Plopeni era un însemnat nod rutier, acolo se întâlneau drumurile care plecau din Tomis și respectiv Callatis spre Tropaeum Traiani și Durostorum spre centrele de pe drumul imperial interior (Zaldapa etc.); în anul 200 se reface deci una dintre aceste căi de acces secundare, fără să putem preciza care dintre ele. Miliarul de la Rasova conține două inscripții, prima se datează în timpul lui Diocletian, cea de-a doua în timpul lui Valens și fusese pus foarte probabil pe drumul care lega Rasova de Tropaeum Traiani.

Adăugăm acestor miliari unul nou, fragmentar (fig. 5), descoperit în condiții necunoscute, aflat de mai mult timp în depozitul din Casa Cetății⁷⁴, care se găsește în imediata vecinătate a porții de est. Miliarul este din calcar, rupt sus și jos; din inscripție se păstrează numai trei rânduri:

...REL (?)..

...AVGG...

...FICI....

Inscripția cuprinde prea puține indicii în ceea ce privește datarea. Rândul al doilea unde citim clar Avgg indică foarte probabil perioada tetrarhiei. Alți miliari pe care mai apare această prescurtare sunt cei de la Vama Veche⁷⁵ și Hârșova⁷⁶.

⁷⁰ ISM II 114 (80) = IGLR 81 = CIL III 12518.

⁷¹ IGLR 190 = CIL III 13755.

⁷² M. Bărbulescu, Pontica 13, 1980, p. 140-157, nr. 3.

⁷³ Descoperit în satul Crângu, fost Caraiman, comuna Ion Corvin, TIR L 35, p. 30.

⁷⁴ Presupunem că de vreme ce se afla depozitat aici – ulterior a fost adus în Muzeul Adamclisi – trebuie să fi fost găsit undeva în apropierea cetății sau într-una din localitățile învecinate.

⁷⁵ CIL III 14215² = IGLR 108, inscripția se datează între 307-323, în timpul împăraților Constantin și Liciniu.

⁷⁶ ISM V 98 = CIL III 7606 = IGLR 231 b, inscripția se datează în timpul împăraților Diocletian și Maximianus Galerius, cu observația că doar reproducerea textului inscripției din CIL cuprinde prescurtarea avgg.

Dacă lectura primului rând păstrat este corectă atunci putem presupune că acesta cuprindea măcar parțial (nu pare a fi loc suficient pe câmpul inscripției pentru ca numele întreg să fie scris) numele împăratului Diocletian: Caius Aurelius Valerius Diocletianus. Este interesant să observăm că alte inscripții din Dobrogea unde numele împăratului Diocletian este scris folosindu-se aceeași prescurtare, care nu este una tipică pentru Aurelius – de cele mai multe ori prescurtat pe inscripții Aur(elius) – aparțin, cu o singură excepție⁷⁷, stâlpilor miliari⁷⁸. Este deci foarte probabil ca acest fragment de stâlp miliar să se dateze în timpul împăraților Diocletian și Maximianus Galerius. Chiar dacă acest miliar nu modifică ceea ce deja cunoaștem despre construcția drumurilor în această parte a provinciei, el se adaugă numărului relativ redus de miliari de pe drumurile de interior din Dobrogea.

În concluzie putem spune că drumurile principale care traversau teritoriul⁷⁹ orașului Tropaeum Traiani erau: (1) Zaldapa – Cetatea – Zorile – Tropaeum Traiani, și de aici mai departe către nordul provinciei (acest drum reprezintă practic segmentul din "drumul central"); (2 – 3) Callatis, prin Plopeni, Petroșani, Tropaeum Traiani și de aici mai departe, prin Abrud și Hațeg la Rasova, pe Dunăre, și prin Urluia și Ion Corvin, la Durostorum. Celelalte așezări rurale ca și legăturile cu carierele de piatră sau *villae-le rusticae* erau asigurate de drumurile secundare.

ROMAN ROADS IN THE TERRITORY OF THE TOWN *TROPAEUM TRAIANI*

ABSTRACT

This study is a part of a extended research concerning the roman roads from Moesia Inferior. On the basis of written, archaeological and epigraphical sources we tried not only to follow the most accurate trace of the roads but also to establish to which category they belong to from the juridical and construction point of view.

In the territory of the roman town Tropaeum Traiani archaeological discoveries dated in roman period were made in the following places: Conacu, Fântâna Mare, Independența, Șipote, Deleni, Pietreni, Abrud, Hațeg, Petroșani, Urluia, Zorile, Pădureni, Lespezi, Cetatea, Ion Corvin, Negureni, Băneasa, Dobromiru și Dobromiru din Deal. Based on them we can establish the lines of the roman roads in area we are interested in. The main roads from the territory of Tropaeum Traiani were: (1) Zaldapa – Cetatea – Zorile – Tropaeum Traiani, and from here to the north of the province (this represents a part of the so-called „central - road” which cross the province from south to the north); (2 - 3) Callatis, Plopeni, Petroșani, Tropaeum Traiani, from here, through Abrud and Hațeg to Rasova, on the Danube, and

⁷⁷ IGLR 175, placă votivă cu loc de proveniență necunoscut, posibil Adamclisi!

⁷⁸ IGLR 83 – Dorobanțu; IGLR 167 – Mihai Viteazu; IGLR 190 – Rasova.

⁷⁹ În urma cercetării noastre limitele ipotetice ale teritoriului orașului rămân aceleași propuse de Maria Bărbulescu, vezi fig. 3.

through Urluia and Ion Corvin, to Durostorum. The others rural settlements and also the connections with quarries and *villae rusticae* were realised through the local or secondary roads.

Classification of the roads: if we take into consideration the dimensions of the roads there are the next categories: *via* is a road wide enough for passing of a vehicle; a *via* must be 8ft wide on straight sections and 16 on bends; *actus* must be wide enough to permit the passing of a pack-animal. An *actus* is 4 ft wide; *semita*, *iter* are the narrowest roads; any other road wide less than 4 ft is a path. The difference between an *actus* and a *via* it is given by their structure; a *via* was a metalled road and permitted the heavy traffic and an *actus* was not metalled.

To the first category belong the “central road”, a second one is to the road connecting the Danube with the Black Sea coast, from Rasova, through Ion Corvin, Tropaeum Traiani, Zorile, Petroşani, Plopeni, Arsa to Callatis. To the others categories belong the local roads connecting the rural communities with Tropaeum Traiani. It is our opinion that the *villae rusticae* from Pietreni, Pădureni și Negureni were not situated along those roads, their connections with Tropaeum Traiani were assured by the branches of the main roads already mentioned.

From the juridical point of view roads are public, locals and private. A first classification of the roads was made by Sículus Flaccus, a surveyor from the 1st century AD. According to it there are: *viae publicae*, *viae vicinales* and *viae privatae*. *Viae publicae* are the roads constructed by the state with the monies from the *aerarium*; they were named after the magistrates building them, and after that its maintaining and repairing was assured by the *curatores viarum*. *Viae vicinales* are also public roads, constructed and maintained by the local communities, that is to say by the landowners who provide the work force and money. *Viae privatae* are the roads crossing the private properties and along them the access is forbidden. Ulpian’s classification has only two categories: public and private roads. The first ones, constructed by the state, were those named by the Greeks *basilikai*, and by the Romans *praetoriae* or *consulares*. In the category of the private roads were included the roads bordering the agrarian properties. According to his classification *viae vicinales* were included in the category of the public ones and were designated as those leading to the villages. The classification made by Ulpian seems to be a functional one, but that made by the surveyors is closer to the reality, and confirmed by other historical and archaeological evidence.

The “central road” can be included in the category of the public roads, while the local ones belong to the category of *viae vicinales*, with the exception of those connecting the *villae rusticae* with the „central road”, about we think that are at least partially private.

Taking into account the methods of construction Ulpian make a distinction between *viae terrenae*, *viae glarea stratae* and *viae silice stratae*. *Viae terrenae* were mere surface roads and *viae glarea stratae* and *viae silice stratae* were properly metalled roads. Because the archaeological information is scarce it is difficult to us to include our roads in one of the categories mentioned by Ulpian.

But, taking into account what was written about the road preserved at Petrosani – the road was cut in the stone – we have information which permits to us to include it in the category of *viae silicae stratae*.

To the already known milestones from this territory discovered at Rasova, Plopeni, Miristea and Ion Corvin we add a new one from the Museum of Adamclisi. Of unknown provenience and fragmentary this milestone has the following inscription:

...REL (?)..

...AVGG...

...FICI....

On the evidence of others inscriptions on the milestones from Dobrogea we think that this one can be dated during the time of Diocletian and Maximianus Galerius.

LIST OF ILLUSTRATIONS

Fig. 1. Roman roads on the Lower Danube, apud V. Velkov.

Fig. 2. Roman roads from Dobrudja, apud Maria Bărbulescu.

Fig. 3. Ipothetical limits of the *Territoria* of the roman cities from Dobroudja, apud M. Bărbulescu.

Fig. 4. Archaeological sites from the territory of Tropaeum Traiani, map realised by Iuliana Bamea.

Fig. 5. Milestone from Tropaeum Traiani, photo by Adriana Panaite.