

## DRUMURILE ROMANE ÎN MOESIA INFERIOR

ADRIANA PANAITÈ\*

Cercetarea<sup>1</sup> pe care am fructificat-o în teza de doctorat cu același titlu a avut ca temă drumurile romane din *Moesia Inferior*, provincie romană de graniță, care, în antichitate, ocupa teritoriul din România și Bulgaria. De cele mai multe ori, lucrările de specialitate realizate anterior s-au oprit la granițele actuale, conturând o imagine incompletă a sistemului rutier antic. Informațiile privind drumurile romane din *Moesia Inferior* sunt relativ bogate, dar nu au fost niciodată, până acum, sistematizate.

Studiul meu s-a bazat pe interpretarea izvoarelor scrise, epigrafice și arheologice. Fotografii aeriene au fost folosite doar în măsura în care rezultatele ale analizei lor au fost publicate. Pe baza informațiilor din surse scrise, a celor arheologice și a literaturii existente, cu privire la tema aleasă, am încercat să realizez, pe de o parte, un tablou cât mai complet al căilor de circulație din *Moesia Inferior*, pornind de la drumurile principale și ajungând la cele secundare, de importanță locală și, pe de altă parte, să stabilesc etapele cronologice ale dezvoltării acestora.

Prima parte a lucrării (capitolul I) este destinată informațiilor cu caracter general privind drumurile din Imperiul Roman: definirea drumurilor, clasificarea acestora, după caracteristicile tehnice sau regimul juridic, autoritățile care se ocupau de construcția, întreținerea și paza lor. Trecerea către zona aflată în discuție am realizat-o printr-o prezentare sintetică a istoriei Moesiei în secolele I–III p. Chr. (capitolul al II-lea), în care am urmărit și evoluția granițelor, organizarea administrativă și militară, procesul de urbanizare și de municipalizare, toate aceste aspecte având legătură directă cu apariția și dezvoltarea rețelei rutiere.

Pe măsura înaintării romanilor spre Dunăre, zona de la sudul fluviului a făcut parte din mai multe structuri administrative: *ripa Thraciae* sau *Moesia*. În anul 86 p. Chr., *Moesia* este împărțită în două provincii, *Moesia Superior* și *Moesia Inferior*, granița dintre ele fiind stabilită pe râul *Ciabrus* (Tchybritza), iar munții *Haemus*

---

<sup>1</sup> Acesta este un rezumat al tezei de doctorat cu același titlu, susținută public, de autoare, la Facultatea de Istorie a Universității București, la data de 31 ianuarie 2011, conducatorul tezei a fost prof. dr. Alexandru Barnea, iar din comisia de doctorat au mai făcut parte prof. dr. Ecaterina Lung, prof. dr. Alexandru Suceveanu, prof. dr. Constantin Petolescu, prof. dr. Maria Barbulescu.

\* Institutul de Arheologie „Vasile Pârvan” al Academiei Române, București, apanaite@yahoo.com

marcând limita sudică a celei din urmă. În timpul împăratului Hadrian, *Almus* și *regio Montanensium* intră în componența provinciei *Moesia Inferior*. Mai târziu, spre sfârșitul secolului al II-lea p. Chr., *Nicopolis ad Istrum* și *Marcianopolis* sunt și ele incluse în componența provinciei, în timp ce *Messambria* intră în componența *Thraciei*. Alte modificări au loc după jumătatea secolului al III-lea, când apar provinciile *Dacia Ripensis*, *Moesia Secunda* și *Scythia*.

Teritoriul provinciei *Moesia Inferior* era împărțit, din punct de vedere administrativ, în teritorii ale unităților militare, strategii (forme de organizare administrativă ale populației locale) și, pe măsura urbanizării, teritorii ale orașelor, ale așezărilor quasiurbane sau ale vicilor. O categorie aparte este reprezentată de orașele grecești.

Centrele urbane din *Moesia Inferior* care ajung la un statut juridic superior sunt: *Oescus* – singura *colonia*, *Tropaeum Traiani*, *Novae*, *Troesmis*, *Durostorum*, *Noviodunum*, *Montana* (toate *municipia*). Municipalizarea orașelor cunoaște două etape importante: în timpul lui Traian – cum era și normal, în cadrul procesului larg de reorganizare a *limes*-ului după cucerirea Daciei – și, ulterior, în timpul lui Marcus Aurelius, pentru cele mai multe dintre orașe, cu excepția așezării de la *Noviodunum*, a cărei municipalizare este datată în timpul dinastiei Severilor. Alături de orașele care ajung la un statut superior, în provincie mai rămân o serie de centre cu organizare cvasimunicipală: *Sexaginta Prista*, *Axiopolis*, *Capidava*, *Carsium*, *Ulmetum*, *Melta*, *Čomakovci*, *Emporium Piretensium*, cărora li se adaugă o serie de așezări rurale, organizate asemănător.

Gradul de urbanizare al unei provincii nu trebuie judecat după numărul de *municipia* și *coloniae*. Comparațiile între provincii, din acest punct de vedere, nu sunt relevante, deoarece dezvoltarea fiecăreia este evaluată pornind de la o serie de criterii economice, demografice, strategice etc. Ceea ce caracterizează procesul de urbanizare a Moesiei Inferior este decizia imperială: este un proces care începe sub Traian, dar care-și găsește continuarea abia sub Marcus Aurelius și Septimius Severus.

Capitolul al III-lea al lucrării este dedicat prezentării stadiului cercetărilor asupra drumurilor romane din *Moesia Inferior*. Deși literatura referitoare la provincie, în general, este destul de bogată, problematica drumurilor a fost doar tangențial atinsă, atât de către cercetătorii români, cât și de cei bulgari. Contribuții importante privind acest subiect au avut de-a lungul timpului: V. Pârvan, Y. Todorov, V. Velkov, A. Aricescu, M. Madzarov ș. a.

Înainte de a trata în amănunt căile de comunicație, am prezentat sursele scrise antice pe baza cărora am putut reconstitui rețeaua de drumuri romane, cele mai importante fiind cele cartografice: *Tabula Peutingeriana*, *Itinerarium Antonini*, *Synecdemus*, *Cosmografia geografului ravenat* etc. și cele epigrafice: inscripțiile de pe miliari, cele care se referă la construcțiile anexă, ridicate de-a lungul unui drum, *mansiones*, *stationes*, *burgi*, *castella*, *praesidia*, cu caracter militar sau civil, sau care menționează prezența beneficiarilor consulari, ofițeri însărcinați cu paza drumurilor. Toate aceste mărturii au fost adunate în cataloage separate, fiind incluse în al doilea volum al lucrării, împreună cu câte un comentariu.

Catalogul epigrafic al stâlpilor miliari din Moesia Inferior cuprinde 109 piese. Textele sunt redactate în limba latină, cu excepția a patru miliari, descoperiți în apropiere de *Odessos* (Varna), care sunt în limba greacă.

Cel mai vechi miliar, descoperit la *Sacidava*, este din vremea lui Traian, iar cel mai nou datează din timpul lui Theodosius și Arcadius și provine de la Kipra (Bulgaria).

Din punctul de vedere al localizării, stâlpii miliari se repartizează astfel: 40 pe drumul danubian (sau drumul de *limes*), descoperiți la: *Arrubium* (Măcin), *Axiopolis* (Cernavodă), Basarbovo (Basarabovo), *Capidava*, *Carsium* (Hârșova), Corabia – Celei, *Dinogetia* (Garvăn), Dolapite, Maratin (Marten), Mečka, Mănăstirea Saun (nr. 48), *Novae* (Svishtov), Rasova, Seimeni, *Sexaginta Prista* (Ruse), *Sacidava* (Muzait – Dunăreni), *Sucidava* – Celei, Topalu, Vetren; 37 pe drumul de-a lungul litoralului Mării Negre, descoperiți la: Albena, *Callatis* (Mangalia), Corbu, *Histria* (Istria), Mihai Viteazu, *Odessos* (Varna), *Tomis* (Constanța), Săcele, Sinoe, Vama Veche, 2 Mai și 23 August; 10 pe drumul central dobrogean, care străbate Dobrogea de la N la S, de la *Noviodunum* la *Marcianopolis*, descoperiți la: Cheia, *Ibida* (Slava Rusă), Dorobanțu, Medgidia, Mihail Kogălniceanu, *Tropaeum Traiani* (Adamclisi), Valea Dacilor, *Zaldapa* (Abtaat, Abrit); 18 pe drumuri secundare, descoperiți la: *Abritus*, Altek, Arsa, Bodenec, Crângu, Devnja, Goren Čiflik, Kipra, Lomec, Miriștea, Paskalevo, Povljanovo, Plopeni, Ribin Vir, Tlačane, Topolite, Štipsko; 4 piese, publicate, au locul de descoperire necunoscut. Dintre cei patru miliari în limba greacă, amintiți anterior, doi (semnalați la Devnja și Povljanovo; de altminteri, singurii descoperiți pe traseul acestui drum) provin de pe drumul paralel cu cel dunărean, care străbatea *Moesia Inferior* de la V la E pe o linie care unea *Montana – Nicopolis ad Istrum – Marcianopolis – Odessos*.

În perioada romană timpurie sunt datate 78 de inscripții pe miliari: 32 pe drumul danubian, 29 pe drumul litoralului, cinci pe drumul central dobrogean, două pe drumul paralel cu *limes*-ul, opt pe drumuri secundare; una singură se află pe un miliar cu loc de descoperire necunoscut. În perioada romană târzie sunt încadrate cronologic 46 de inscripții de pe miliari, după cum urmează: 14 pe drumul de *limes*, 12 pe drumul litoralului, opt pe drumul central dobrogean, opt pe drumuri secundare, iar patru au locul de descoperire necunoscut. Din totalul de 109 miliari, 16 piese sunt dublu inscripționate (palimpseste): opt pe drumul de *limes*, patru pe drumul litoralului, trei pe drumul central dobrogean și una cu loc de descoperire necunoscut. Dintre acestea, două piese romane timpurii sunt refolosite în aceeași perioadă, șapte miliari sunt rescriși în perioada târzie, iar alte șapte piese sunt datate în perioada Tetrarhiei sau imediat după (epoca Dioclețian – Constantin) și refolosite mai târziu, în cursul secolului al IV-lea. Doar opt miliari au fost descoperiți *in situ* sau foarte aproape de locul pe care au fost așezați în antichitate.

Catalogul beneficiarilor din Moesia cuprinde 48 de inscripții. Acestea provin atât de pe drumurile principale, cât și de pe cele secundare. O concentrare mare a

lor se înregistrează în zona Montanei, dar și în alte localități situate de-a lungul drumului paralel cu cel de limes (Glava Panega, din Asklepion). Cele mai multe sunt în limba latină, dar 10 sunt redactate în limba greacă, iar trei sunt bilingve. Acestea din urmă provin, toate, de pe drumul litoralului. Cronologic, toate inscripțiile menționând beneficiari se încadrează, larg, în perioada secolelor II–III p. Chr., cele mai multe provenind din a doua jumătate a secolului al II-lea și prima jumătate a secolului al III-lea.

Catalogul inscripțiilor care amintec construcții anexă, ridicate de-a lungul drumurilor romane, cuprinde nouă inscripții, datând din timpul împăraților Nero, Antoninus Pius și Marcus Aurelius.

Capitolul al V-lea al tezei marchează trecerea la interpretarea acestor surse. În analiza sistemului de drumuri din Moesia Inferior, am urmărit trei aspecte importante: drumul, ca structură construită și urmă reperabilă arheologic; drumul, ca element de strategie militară sau ca vector de dezvoltare economică și socială; drumul din punct de vedere ideologic.

Din punctul de vedere al cercetării arheologice, acolo unde a fost posibil, am prezentat structura constructivă a unui drum și am încercat o amplasare cât mai exactă pe harta provinciei a traseelor acestor drumuri, precum și a localităților pe care acestea le traversează. O dată stabilite aceste detalii, am căutat să identific instituțiile legate de drumuri și cum funcționau acestea: armata, *cursus publicus*, *annona militaris*, *portorium* etc. La nivel ideologic, chiar dacă informațiile sunt puține, am încercat să văd care este legătura între drum și propaganda imperială. Nu în ultimul rând, am încercat stabilirea unor etape cronologice pentru funcționarea fiecărui drum important, ca și pentru întregul sistem de drumuri din provincie.

Drumul de-a lungul Dunării (drumul de *limes*), cel mai important al provinciei, urmărea un traseu cu o importanță strategică specială și îndeplinea în primul rând un rol militar. De-a lungul lui, la distanțe determinate în mile romane, se aflau stații, turnuri de pază și de semnalizare.

Drumul de *limes* pornea de la Singidunum și era construit în totalitate pe malul drept al fluviului. În Delta Dunării făcea joncțiunea cu alt drum de importanță strategică: cel al cărui parcurs urmărea, spre sud, țărmul mării, ajungând până la Constantinopol.

Construcția drumului de *limes* dunărean a început în timpul lui Augustus. Ulterior, pe traseul său, în zona de la Porțile de Fier, împărații Tiberiu, Claudiu, Domițian realizează importante lucrări constructive sau reparații. Amenajarea sa a fost definitivată de Traian, în timpul războaielor dacice și-n perioada imediat următoare. Acest drum reprezenta totodată elementul principal al *limes*-ului, înțelegând prin aceasta întregul sistem de organizare a frontierei, care cuprindea calea de acces, fortificații, trupe de uscat dublate de unități ale flotei dunărene.

În literatura de specialitate, traseul său a fost reconstituit în primul rând pe baza informațiilor din sursele scrise. Arheologia a contribuit mai puțin la cunoașterea sa, deoarece există doar fragmente de drum identificate pe teren, nu însă și cercetări arheologice în stațiile ce se găseau de-a lungul lui.

Așa cum îl va fi organizat Traian, *limes*-ul dunărean se menține, cu mici modificări, până în antichitatea târzie. Trebuie menționat că miliarii încetează brusc activitatea spre sfârșitul secolului al IV-lea, ceea ce nu înseamnă că drumul nu mai este folosit și reparat în caz de nevoie, dovezi în acest sens fiind furnizate pe cale arheologică.

Drumul de-a lungul țărmului Mării Negre lega centre urbane de veche tradiție, din Delta Dunării până la Constantinopol, rolul său apărând ca decisiv atunci când este analizat din perspectiva legăturilor comerciale. Chiar dacă economicul primează, nu trebuie scăpată din vedere dimensiunea strategică a acestei căi de circulație, deoarece drumul litoralului a reprezentat una din căile principale de acces în zonă, de la sud spre nord. Inițial, drumul nu era amenajat („drum de țară”), circulația realizându-se mai ales pe mare. Romanii au preluat traseul pre-existent și l-au transformat într-un drum, în adevăratul sens al cuvântului.

Urme ale acestui drum pe teritoriul provinciei *Moesia Inferior* nu se mai păstrează. Perioada de maximă folosire este reprezentată de domniile lui Marcus Aurelius și Septimius Severus.

Ca și în cazul drumului de *limes*, în teză, am examinat îndeaproape posibilitatea existenței unui *limes* maritim. Teoretizată în literatura românească de specialitate de A. Suceveanu, această ipoteză nu este pe deplin acceptată. Fără a-i nega existența, observațiile mele au avut în vedere spațiul limitat pe care *limes*-ul ar fi existat – un segment al litoralului Mării Negre care aparținea provinciei, precum și includerea unor așezări deschise (lipsite de fortificații) în lista punctelor fortificate.

Drumul central dobrogean reprezenta artera de circulație care traversa Dobrogea de la sud la nord, de la *Marcianopolis* până la *Noviodunum*. El nu apare reprezentat în niciun itinerariu antic, dar traseul său a putut fi stabilit pe baza informațiilor arheologice sau din izvoarele scrise: *Marcianopolis – Zaldapa – Tropaeum Traiani – Medgidia – Ulmetum – Ibida* și, de aici, la *Aegyssus* și *Noviodunum*. Cei mai mulți miliari descoperiți pe acest parcurs datează din intervalul 293–305; dintr-o perioadă anterioară, sunt semnalăți miliari de la Hadrian (la Dorobanțu și *Zaldapa*) și din timpul Severilor (la Cheia, Valea Dacilor și *Ibida*). Pe baza analizei lor putem presupune următoarele: construcția drumului a început, de la sud spre nord, în timpul lui Hadrian; unele tronsoane au fost reparate în vremea Severilor; un amplu efort de refacere a drumului a avut loc la începutul epocii romane târzii. Un argument suplimentar în favoarea celor afirmate mai sus ar fi și acela că, în perioada cuprinsă între domniile împăraților Hadrian și Antoninus Pius, se cristalizează și drumul central, paralel cu drumul de *limes*. Traseul său va fi folosit până târziu, ca parcurs alternativ – și mai sigur –, atât pentru drumul de *limes*, cât și pentru cel al litoralului.

Drumul central, paralel cu cel de *limes*, avea următorul traseu: *Montana – Melta – Nicopolis ad Istrum – Marcianopolis – Odessos*. Segmentul cuprins între *Melta* și *Marcianopolis* este reprezentat în *Tabula Peutingeriana*. Singura stație intermediară între cele două este *Nicopolis ad Istrum*. Segmentul *Marcianopolis* –

*Odessos* apare doar în *Itinerarium Antonini*. Construcția unor segmente ale acestui drum va fi început în timpul lui Traian, odată cu întemeierea orașelor *Nicopolis ad Istrum* și *Marcianopolis*, dar definitivarea lui și realizarea legăturilor cu celelalte centre din zona de mijloc a provinciei a fost realizată în timpul lui Hadrian. De o fortificare accentuată a acestuia se poate vorbi de la Antoninus Pius încolo, odată cu cristalizarea concepției de „apărare în adâncime”.

Pentru trasarea drumurilor secundare, pentru fiecare teritoriu în parte, am folosit un repertoriu cuprinzând așezări – *vici* sau *pagi* –, *villae rusticae*, stații de beneficiari, *mansiones* etc., la care s-au adăugat informațiile arheologice și epigrafice.

Capitolul al VI-lea al tezei este dedicat vieții cotidiene și discută următoarele aspecte: cine și de ce călătorește, călătoriile împăraților, tipurile de vehicule cu care călătoreau romanii, reprezentări figurate ale acestora, *cursus publicus* (sistemul de transport al statului care deservea doar pe cei care călătoreau în interes oficial), *annona militaris* (instituție prin care populația Romei și armata se aprovizionau cu produse aduse de la distanță, în special cu cereale), *portoria* (colectarea impozitelor), zeitățile protectoare ale drumurilor.

Evoluția drumurilor romane în perioada târzie a Imperiului (secolele IV–VI) este urmărită, pe scurt, în capitolul al VII-lea al tezei.

Capitolele finale (respectiv cap. VIII, intitulat „Rolul și funcțiile drumurilor romane” și cap. IX, intitulat „Concluzii”) cuprind referiri la sistemul căilor de comunicație în perioada romană târzie, etapele cronologice ale apariției și dezvoltării căilor de comunicație, precum și la funcțiile acestora. Fără îndoială că drumurile au fost construite, în special, pentru nevoile de deplasare și de aprovizionare ale armatei; nu este însă de neglijat nici rolul economic, comercial sau cultural.

Cel care a pus bazele sistemului de drumuri în *Moesia Inferior* a fost împăratul Traian. El a cucerit Dacia, a construit podul peste Dunăre și a lungit drumul de *limes* până în Delta Dunării. Din acest drum s-au desprins, treptat, noi ramuri care au determinat articularea unei adevărate rețele rutiere, prin intermediul căreia comunicațiile se realizau rapid, nu doar în interiorul provinciei, ci și cu Roma sau cu provinciile vecine. Tot în timpul lui Traian a fost preluat și „modernizat” drumul litoralului și a fost începută construcția drumului paralel cu cel de *limes*. Urmașul lui Traian, Hadrian, l-a definitivat și a început construcția celui central dobrogean.

Următoarea etapă importantă a cronologiei sistemului de drumuri o constituie domnia lui Antoninus Pius. În timpul lui, în preajma drumurilor de interior sunt construite mai multe tipuri de fortificații, ale căror scop este protejarea căilor de comunicație.

Momentul de maximă intensitate al intervențiilor cu caracter constructiv, pentru căile de comunicație din *Moesia Inferior*, este reprezentat de domniile împăraților Marcus Aurelius și Septimius Severus. Numărul mare de miliari din timpul lor indică un adevărat program de reparații, menit să asigure buna funcționare a drumurilor. Nu numai suprafața de circulație este avută în vedere, ci și construcțiile anexă.

După evenimentele de la jumătatea secolului al III-lea, două sunt momentele bine conturate în evoluția sistemului de drumuri romane la Dunărea de Jos: primul se plasează în timpul lui Dioclețian și Constantin, iar cel de-al doilea în timpul lui Anastasius și Justinian. Ambele reprezintă perioade de reforme ce conduc la transformări ale statului, care-i asigură acestuia o supraviețuire încă îndelungată. Interesul împăraților pentru zona Dunării de Jos este unul special în perioada amintită. Regiunea aceasta devine, practic, „hinterland-ul” noii capitale și, ca urmare, drumurile și fortificațiile sunt fie reparate, fie refăcute.

Întrebarea firească care se pune este dacă drumurile sunt construite și urmăresc aceleași etape care caracterizează evoluția generală a orașelor și fortificațiilor din provincie. În linii mari, răspunsul este afirmativ, cu observația că există un decalaj minor, de câțiva ani, deoarece întâi erau ridicate fortificațiile, respectiv orașele, între care, apoi, erau construite segmentele de drum care asigurau legătura dintre ele. Odată stabilite liniile principale, se trecea spre interior pentru construirea drumurilor secundare.

Drumurile romane au continuat să fie folosite mult timp după căderea imperiului. Deși puține urme ale acestora se mai păstrează *in situ* până azi, extraordinara cunoaștere a terenului de către constructorii lor este dovedită de faptul că arterele de circulație contemporane urmează, în proporție covârșitoare, același traseu ca în epoca romană.