

istorice, despre aspecte cotidiene ale vieții din armată romană, despre necesitățile de alimente și furaje, despre producția lor locală.

De analiza statistică și comparativă a creșterii de animale pe teritoriul Daciei romane s-a ocupat Alexandru Gudea. În preambulul studiului său arheozoologic, autorul își motivează demersul și discută despre metoda de lucru. Continuă cu descrierea materialului osteologic descoperit într-o clădire a orașului roman Porolissum, cu date statistice și comparative. Apoi, încearcă să identifice componența calitativă a eșantioanelor, precum și categoriile de animale de la care provin rămășițele osteologice. De urmărit este felul în care se face legătura între analizele arheozoologice și modul în care produsele rezultate de pe urma creșterii unor astfel de animale au ajuns la consumatori.

Gabriel Tiberiu Rustoiu a oferit volumului de studii un material asupra exploatării sării și a habitatului în Transilvania din a doua jumătate a secolului V și prima jumătate a secolului VI d.Chr. După prezentarea arealului geografic, autorul identifică masive de sare și vorbește despre locul pe care-l ocupă sarea în viața cotidiană a epocii cercetate. Totodată, indică unele tehnici de exploatare a sării și drumurile comerciale pe care aceasta le urma.

Volumul numără 296 de pagini, o ilustrație destul de bogată (75 de figuri din care 1 hartă color). De asemenea, conține mai multe anexe cu liste de abrevieri bibliografice, cataloage, tabele, grafice. Fiecare studiu este însoțit și de câte un cuprinzător rezumat în limba engleză.

Cu studiile menționate, volumul devine unul de referință pentru locul pe care teritoriul actualei provincii Transilvania l-a avut în Antichitate în cadrul schimburilor, de orice fel, cu teritoriile din jur.

CRISTIAN DIMA

Florin Fodorean, *Drumurile din Dacia romană*, Editura Napoca Star, Cluj-Napoca, 2006, 448 p. (+69 figuri în text, 15 planșe, o hartă, rezumat în lb. engleză).

Imperiul Roman nu putea să ființeze și să dăinuiască fără sistemul său de drumuri, căci întreg mecanismul militar, economic și politic depindea de el. Cu ajutorul lui, cultura, spiritualitatea și ideile, de orice natură, au putut și ele circula.

În istoriografia occidentală, care are la dispoziție și surse mai bogate, subiectul a făcut deja o carieră impresionantă. Istoriografia românească, restantă, din felurite motive, în multe aspecte ale studiului Daciei romane, are abia acum, prin lucrarea lui Florin Fodorean, o sinteză ce poate să dea noi perspective subiectului. Cel numit și-a asumat acum câțiva ani elaborarea unei teze de doctorat cu această temă și apoi, într-o variantă actualizată, publicarea ei într-un volum.

Editat în condiții grafice de calitate, cu o manieră concisă de structurare și prezentare a informației istorice, deși masiv, volumul se face ușor de consultat; aceasta, în ciuda faptului că unele capitole sau subcapitole prezintă o pondere

ridicată de date tehnice (topometrice, geomorfologice sau de altă natură), date însă fără de care spiritul ingineresc roman nu ar fi perceput la adevărata sa valoare.

Capitolul I (p. 17-51) este dedicat unei prezentări generale a rețelei de drumuri din Imperiul Roman, în timpul Principatului. Se arată importanța generală a studierii acestora și se face doar un scurt istoric al cercetărilor, căci bibliografia în domeniu, la scara Imperiului, este enormă. De aici aflăm că nici provincii dunărene ca Pannonia Inferior, Moesia Superior și Moesia Inferior, dar și altele de aiurea, nu dispun de sinteze asupra drumurilor romane. Sunt prezentate și discutate izvoarele antice care au legătură cu sistemul rutier din Imperiu (*Tabula Peutingeriana*, *Itinerarium Antonini Augusti*, *Geographia* lui Ptolemeu - Claudius Ptolemaios, *Cosmographia* Anonimului din Ravenna, stâlpii miliari), iar apoi acest sistem este studiat sub toate aspectele sale pe parcursul mai multor subcapitole, unul distinct fiind închinat podurilor.

Un subcapitol de aici se ocupă de organizarea cercetării drumurilor romane și a metodologiei, vorbind despre utilizarea izvoarelor antice, a urmelor arheologice și a stării lor de conservare, toponimie, publicații, cartarea punctelor cu descoperiri romane, material cartografic, aerofotogrammetrie și aerofotointerpretare.

Capitolul II (*Izvoare privind drumurile din Dacia romană*, p. 53-100) tratează sursele antice, medievale și moderne privitoare la drumuri, cu aplicabilitate pentru provincia Dacia. Se acordă o meritată importanță toponimelor și microtoponimelor, cum sunt de pildă „Drumul lui Traian”, „Drumul de piatră”, „Drumul vechi” sau cele legate de prezența stâlpilor miliari: „Piatra Împăratului”, „Stâlpul Împăratului”, „Piatra Scrisă” etc.

Dintre izvoarele antice cartografice și geografice, *Tabula Peutingeriana*, *Geographia* lui Ptolemeu și *Cosmographia* Anonimului din Ravenna pot fi folosite pentru reconstituirea traseului drumurilor. Se detașează *Tabula Peutingeriana*, un *itinerarium pictum* despre care autorul opinează că prezintă, în cazul Daciei, realități de la începuturile provinciei (Traian - Hadrian). Aceasta ne face cunoscute trei drumuri: Lederata - Tibiscum; Dierna - Tibiscum - Sarmizegetusa - Apulum - Potaissa - Napoca - Porolissum; Drobeta - Romula - Arutela - Caput Stenarum - Apulum. Deși între Sarmizegetusa și Aquae nu apare nici un drum, după prima localitate apare distanța până la următoarea.

În total, cele trei drumuri măsoară 723 *millia passum* (1 *millia passum* = 1478,5 m), adică circa 1070 km. Documentul menționează, pentru Dacia, 49 sau 48 de localități, *Tivisco* apărând de două ori.

*Cosmographia (Descrierea lumii)* Anonimului din Ravenna oferă pentru Dacia mai multe localități și important este că ele sunt înșirate după cum apar de-a lungul drumurilor. Astfel, se pot reconstitui arterele: Porolissum - Apulum - Romula; Apulum - Sarmizegetusa - Acmonia; Drobeta - Ad Mediam - Tibiscum; Tibiscum - Lederata. Se pare că această sursă indică inclusiv drumul de comerț al iazygilor cu roxolanii, care trecea probabil prin interiorul provinciei. (Dio Cassius

precizând că împăratul Marcus Aurelius, în 175, le-a permis iazygilor să facă comerț cu roxolanii, dar cu consimțământul guvernatorului Daciei).

În sfârșit, pe baza *Geographiei* lui Ptolemeu, în funcție de amplasarea localităților specificate de acest autor, pot fi reconstituite cinci drumuri: Drobeta – [Ulpia Traiana Sarmizegetusa] – Sarmizegetusa Regia; Taliatae – Dierna – Tibiscum; Viminacium – Zeugma – Arcidava – Aizisis – [Tibiscum]; Tibiscum – [Ulpia Traiana Sarmizegetusa] – Hidata – Germisara – Apulum – Marcodava – Salinae – Potaissa – Napoca – Porolissum; Drobeta – Amutrium – Olt.

Alte surse antice pe care autorul le folosește în studiul drumurilor sunt sursele epigrafice: stâlpii miliari, *Tabula Traiana* – o inscripție care atestă o activitate de restaurare a drumului de *limes* dintre Lederata și Taliata, și mai ales între Taliata și Transdierna, din clisura Dunării, în preajma războaielor cu dacii; cele două inscripții legate de călătorii – de la Apulum și Băile Herculane.

Stâlpii miliari, datorită faptului că jalonau practic drumurile romane, asemeni bornelor kilometrice de astăzi, sunt de o covârșitoare importanță. Din păcate, pentru Dacia, avem doar nouă (din care unul, din timpul lui Constantin cel Mare), prea puțin în comparație, spre exemplu, cu cei circa 600 din Germania Superior și Inferior, 152 din Noricum, sau cam cei 100 din provinciile balcanice.

Columna lui Traian, ca sursă, este și ea discutată de Florin Fodorean, autorul raliindu-se părerii că, în lipsa detaliilor topografice de pe monument, încercările de localizare sunt fără rezultat, pentru majoritatea cazurilor.

Capitolul III, cu *Rețeaua rutieră din Dacia romană* este cel mai cel mai întins din întreaga lucrare (p. 101-328). Sunt studiate drumurile din Dacia înainte de cucerirea romană, se face un istoric al cercetărilor drumurilor romane în România, dar și o clasificare a drumurilor din Dacia romană.

Dacă în epoca romană drumurile au fost clasificate (atât de Siculus Flaccus, cât și de Ulpianus) după criteriul proprietății asupra lor și modalitatea de construcție (*viae publicae* – drumuri publice, *viae vicinales* – drumuri locale, *viae privatae* – drumuri private), istoriografia modernă le-a clasificat în funcție de trei criterii diferite: după modul de construcție (*viae silicis stratae* – pavate cu lespezi sumar fasonate, *viae glarae stratae* – pavate cu pietriș, *viae terrenae* – de pământ tasat și nivelat), după caracterul și rolul lor (militare, comerciale, vicinale – ramificații), după intensitatea cu care s-a circulat pe ele (drumuri principale, de rangul I; drumuri secundare, de rangul II; drumuri de mai mică importanță, de rangul III). Primul criteriu modern nu se poate aplica în cazul Daciei, din cauza insuficienței informației, iar al doilea și al treilea pot fi aplicate doar combinat, și nu separat.

În categoria drumurilor principale, autorul a numărat 11: 1. Lederata – Tibiscum; 2. Dierna – Tibiscum; 3. Tibiscum – Ulpia Traiana Sarmizegetusa – Apulum – Salinae – Potaissa – Napoca Porolissum; 4. Drobeta – Bumbesti – Pasul Vâlcă – Sarmizegetusa; 5. *Via Alutana*: Sucidava – Romula – Acidava – Rusidava – Pons Aluti – Buridava – Castra Traiana – Arutela – Praetorium – Pons Vetus – Caput Stenarum – Sacidava – Apulum (există și ramificația spre est a acestui drum, care unea castrul așezate de-a lungul Oltului transilvan: Caput Stenarum –

Cinșor – Feldioara – Hoghiz – Olteni – Brețcu); 6. *Via Transalutana*: Flămânda – Putineiu – Băneasa – Roșiorii de Vede – Gresia – Ghioca – Urluieni – Săpata de Jos – Purcăreni – Apa Sărată – Jidova – Câmpulung – Voinești – Rucăr – Râșnov – Brețcu; 7. Drumul de-a lungul Mureșului: Apulum – Micia – Partiscum; 8. Drumul care lega castrele de pe limesul nord-vestic al provinciei: Bologa – Buciumi – Românași – Romita – Porolissum; 9. Drumul care lega castrele de pe limesul de nord: Tihău – Ileanda – Cășeu – Dej; 10. Continuarea drumului anterior: Dej – Ilișua – Orheiul Bistriței; 11. Drumul care lega castrele de pe limesul estic: Călugăreni – Sărățeni – Inlăceni – Odorhei – Sânpaul – Olteni – Brețcu. Axa rutieră principală a Daciei era *via militaris* Lederata/Dierna – Tibiscum – Porolissum.

Drumurile secundare, de rangul II, sunt cele care au devenit, în timp, importante din punct de vedere economic: spre exemplu, Potaissa – Mihai Viteazu – Cornești – Moldovenești – Buru – Sălciua – Câmpeni – Abrud – Alburnus Maior (pe valea Arieșului); Apulum – Micești – Șard – Ighiu – Ampelum; Drobeta – Ad Mutrium – Pelendava – Castra Nova – Romula.

Drumurile de mai mică importanță, de rangul III, au fost considerate de autor cele care au fost utilizate mai puțin în epoca romană și care sunt jalonate de descoperiri arheologice. Urmele unora nu se mai păstrează astăzi, poate și din cauza faptului că au fost simple drumuri de pământ. Din această categorie exemplificăm ramificația Gheorgheni – Dezmir (care scurta distanța Potaissa – Gherla) sau tronsonul Ad Mutrium – Poiana – Bumbști.

Câteva dintre tronsoanele drumurilor au fost personal cercetate de către Florin Fodorean, experiența acumulată abilitându-l ca metoda sa de lucru să prezinte pe lângă utilizarea surselor antice, medievale și moderne, a bibliografiei din domeniu, pe lângă consultarea hărților austriece și pe lângă cartarea punctelor cu descoperiri romane, de asemenea și prezentarea cadrului natural și a principalelor caracteristici topometrice.

În același Capitol III se tratează și despre materialele de construcție folosite la crearea drumurilor din Dacia, despre constructorii acestora și trama stradală a unora dintre localitățile dacice, despre drumurile din interiorul castrelor, podurilor, precum și transportul pe apă.

*Rolul strategic și economic al drumurilor din Dacia romană* este subiectul Capitolului IV (p. 329-346). Provincia era orientată spre vest și avea legături puternice mai ales cu provinciile de pe o axă rutieră foarte importantă, Lugdunum – Mediolanum – Verona – Emona – Singidunum. Legătura cu Roma se putea face atât exclusiv terestru, cât și trecând Marea Adriatică. Drumul care urca pe coasta vestică a Mării Negre, asigura legătura Daciei cu Imperiul Roman, prin estul provinciei.

Axa rutieră de pe malul drept al Dunării este cea din care s-au desprins toate drumurile spre Dacia, iar între Dacia și Pannonia Inferior (de unde se mergea mai departe, spre vest) existau patru drumuri: Aquincum – Porolissum; Intercisa – Bologa; Lugio – Szeged – Micia; Aquincum – Szeged – Micia. Apulum era cel mai

important nod rutier al provinciei, de unde porneau drumuri spre toate cele patru puncte cardinale, castrerele fiind așezate pe principalele drumuri.

Autorul a studiat cu sârguință aspectele economice legate de drumuri, prea complexe pentru a fi relevate toate aici. Poate ajunge însă să spunem că Florin Fodorean nu pleacă de la idei preconcepute, nu se avântă în supoziții gratuite și acordă o mare importanță felului în care s-a cercetat până acum.

Capitolul V prezintă problematica transportului în Dacia romană (p. 374-352). Arheologia este chemată să ajute la reconstituirea mijloacelor de transport folosite în provincie. Apoi, cu seriozitate este disecată problema acelor *mansiones* și *stationes* din provincie, un fel de hanuri care asigurau toate serviciile și care făceau parte din sistemul oficial de transport roman (*cursus publicus*). Aici sunt de remarcat câteva calcule făcute de autor privind durata călătoriilor în Dacia. De la Apulum la Ulpia Traiana Sarmizegetusa (57,490 *millia passum* = 85 km) călătoria putea dura o zi, dacă se mergea 11 ore, iar de la Porolissum la Dierna (cam 420 km), adică de la un capăt la altul al provinciei, trebuia să se meargă cinci-șase zile, poate mai mult.

În Capitolul VI (p. 353-362) se urmărește soarta drumurilor romane după părăsirea Daciei de către romani. Datorită calității execuției și datorită densității rețelei rutiere, acestea au fost folosite și în epocă medievală, modernă; pe unele trasee se circula și azi (cum este cel din zona Geoagiu-Băi, care în epoca romană pleca de la Cigmău și se îndrepta spre Ampelum). Și în acest caz, având în vedere parcimonia bibliografiei medievistice și moderne asupra drumurilor în general, lucrarea lui Florin Fodorean își poate dovedi încă o dată utilitatea, fiind un excelent punct de plecare.

Capitolul VII este unul al concluziilor, în care se creionează o imagine generală asupra drumurilor provinciei, dar și al prezentării a diferite metode care au fost aplicate, uneori într-un mod personal de către autor, în studiul drumurilor romane din Dacia. Chiar dacă se acordă un număr de pagini destul de generos metodologiei, și riscă să apară excesiv de tehnicistă, considerăm că acest lucru reprezintă un avantaj pentru cei care ar fi tentați în viitor să abordeze o astfel de temă. Apoi, este și o chestiune generală de onestitate, ca în cazul atingerii unui rezultat, să se mărturisească și cum s-a ajuns la respectivul rezultat.

Florin Fodorean încheie acest capitol, și practic lucrarea sa, cu menționarea faptului că în ceea ce privește construcția de drumuri pietruite în Dacia (circa 4378 km), romanii au fost depășiți abia în anul 1880. Este concluzia optimă pentru a arăta avantajele pe care civilizația romană le-a adus spațiului de la nord de Dunăre.

Volumul dispune și de un larg rezumat în limba engleză, fapt ce oferă, totuși, doar parțial șansa specialiștilor străini de a avea acces la conținutul său.

DAN MATEI