

**REȚEAUA RUTIERĂ DIN DACIA
MÉRIDIONALĂ
(SEC. II-III d. Hr.)**

Dr. Livian RĂDOESCU,
Universitatea "Constantin Brâncuși" din
Târgu Jiu

Dr. Dumitru HORTOPAN
Muzeul Județean Gorj "Alexandru
Ștefulescu"

Rezumat

Încă din perioada războaielor de cucerire a Daciei, construirea drumurilor a reprezentat o prioritate pentru armata romană. Cu timpul, acestea au fost racordate la sistemul de circulație al Imperiului, pe lângă rolul lor militar au căpătat și o funcționalitate mult mai diversă: economică, culturală etc. În Dacia meridională se disting trei categorii de drumuri: *viae terrenae* (amenajări simple care constau dintr-un strat de pământ tasat și nivelat), *viae glarea stratae* (drumuri realizate din pietriș) și *viae silice stratae* (drumuri pavate cu dale de piatră) care au fost amenajate în funcție de condițiile geologice, geomorfologice și topoclimatice locale.

Cuvinte cheie: rețea rutieră, Dacia meridională, *Tabula Peutingeriana*, *viae terrenae*, *viae glarea stratae*, *viae silice stratae*.

Păstrate încă în universul mental al epocii noastre sub denumirile de *calea lui Traian*, *drumul lui Traian*, *Troianul*, *drumul de piatră* sau *calea pietroasă* rețeaua rutieră reprezintă unul dintre elementele definitorii și durabile ale civilizației romane.

Inițiat încă din primele secole de existență ale Republicii, pe măsură ce se stabilea autoritatea Romei asupra celorlalte regiuni ale Peninsulei Italice și având în primul rând o destinație predominant militară, sistemul rutier a fost extins în epoca Imperiului asupra vastelor spații înglobate în statul roman.

**LE RÉSEAU ROUTIER DE LA DACIE
MÉRIDIONALE
(les II^e - le III^e siècles après J.C.)**

Dr. Livian RĂDOESCU
l'Université „Constantin Brâncuși” de Târgu-Jiu

Dr. Dumitru HORTOPAN
le Musée „Alexandru Ștefulescu” du département
de Gorj

Résumé

Dès l'époque des guerres menées pour conquérir la Dacie, la construction des routes a représenté une priorité pour l'armée romaine. Au fil du temps, celles-ci ont été reliées au système de circulation de l'Empire et, outre leur rôle militaire, elles ont gagné une fonctionnalité plus diversifiée: économique, culturelle etc. Pour ce qui est de la Dacie méridionale, on y distingue trois catégories de routes: *viae terrenae* (des aménagements simples consistant d'une couche de terre tassée et nivelée), *viae glarea stratae* (des routes réalisées de gravier) et *viae silice stratae* (des routes pavées de pierre) qui ont été aménagées en fonction des conditions géologiques, géomorphologiques et topoclimatiques locales.

Mots-clés: réseau routier, La Dacie méridionale, *Tabula Peutingeriana*, *viae terrenae*, *viae glarea stratae*, *viae silice stratae*

Conservé même dans l'univers mental de notre temps comme *le chemin de Trajan*, *la route de Trajan*, *le Trojan*, *la route de pierre* ou *le chemin pierreux*, le réseau routier est l'un des éléments essentiels et durables de la civilisation romaine.

Initié dès les premiers siècles de l'existence de la République, au fur et à mesure que la Rome établissait son autorité sur les autres régions de Péninsule Italienne et ayant, en premier lieu, une destination essentiellement militaire, le système routier a été étendu, lors de l'époque de l'Empire, sur les vastes espaces appartenant à l'État romain.

Le réseau routier romain a eu une

Rețeaua rutieră romană a avut o funcționalitate diversă (Chevalier 1972: 233-242; Lascu 1986: 154-206; Gudea 1996:101): circulația rapidă și eficientă a militarilor spre zonele de conflict, aprovizionarea orașelor, călătorii în scopuri comerciale, militare și administrative, călătorii turistice, de afaceri, pentru tratament și cură, deplasarea ambasadurilor străini, provinciali și a serviciilor de poștă, propagarea ideilor, culturii și civilizației romane.

Cercetarea rețelei rutiere din provinciile dacice demonstrează că inginerii romani (*gromatici, mensores, agrimensores*) au exploatat la maximum condițiile geologice, geomorfologice și topoclimatice ale mediului înconjurător local. Drumul este o construcție de suprafață realizată după reguli precise, asupra căreia acționează permanent intemperii atmosferice (Eminet 1973; Blăjan, Theiss, Preda 1994:169; Fodorean 2000: 60). În general, drumurile romane aveau aliniamente rectilinii, iar atunci când obstacolele naturale nu permiteau acest lucru se acomodau reliefului. Erau realizate din straturi succesive de pietriș și nisip și bombate la mijloc pentru drenarea apelor meteorice.

După cum reiese din mai multe scene ale Columnei lui Traian, romanii au început să construiască drumuri și poduri încă din perioada războaielor de cucerire a Daciei pe care, ulterior, le-au dezvoltat pe scară largă (Florescu 1985: 51-58). I. Glodariu consideră că traseele principalelor căi rutiere din Peninsula Balcanică spre spațiul carpato-dunărean – care realizau legătura cu nordul Mării Egee, nordul Peninsulei Italice și litoralul estic al Mării Adriatice – și din Dacia au fost jalonate încă din perioada preromană (Glodariu 1974:110-118; Gherghe 1997: 120-126; Gherghe 1999: 33-40). Aceste drumuri erau naturale, fără amenajări speciale și urmau văile marilor râuri, iar traseul lor poate fi sesizat pe baza

fonctionnalité diverse (Chevalier 1972: 233-242; Lascu 1986: 154-206; Gudea 1996:101): la circulation rapide et efficace des militaires vers les zones de conflit, l'approvisionnement des villes, des voyages de commerce, militaires et administratifs, des voyages touristiques, d'affaires, de traitement et de guérison, le mouvement des ambassadeurs étrangers, provinciaux et des services de courrier, la diffusion des idées, de la culture et de la civilisation romaine.

Une recherche approfondie du réseau routier des provinces daces montre que les ingénieurs romains (*gromatici, mensores, agrimensores*) ont entièrement exploité les conditions géologiques, géomorphologiques et topoclimatiques de l'environnement local. La route est une construction de surface, réalisée selon des règles précises et sur laquelle le mauvais temps actionne en permanence (Eminet 1973; Blăjan, Theiss, Preda 1994:169; Fodorean 2000: 60). En général, les routes romaines avaient des alignements rectilignes ou s'accommodaient au relief alors que les obstacles naturels ne permettaient pas ces alignements. Elles étaient réalisées de couches successives de gravier et de sable et étaient courbées au milieu pour le drainage des eaux pluviales.

En observant plusieurs scènes de la Colonne de Trajan, on peut constater que les Romains ont commencé à construire, dès l'époque des guerres menées en vue de conquérir la Dacie, des routes et des ponts qu'ils ont ensuite largement développés (Florescu 1985: 51-58). I. Glodariu estime que les grands axes routiers partant de la Péninsule des Balkans vers l'espace carpatique-danubien – qui reliaient le nord de la Mer Égée, le nord de la Péninsule Italienne et la côte orientale de la Mer Adriatique – et de la Dacie ont été tracés dès la période préromaine (Glodariu 1974:110-118; Gherghe 1997: 120-126; Gherghe 1999: 33-40). Ces routes étaient naturelles, ne présentant pas d'aménagements spéciaux et poursuivaient les cours des vallées des grandes rivières; leur parcours pourrait être saisi en raison des découvertes monétaires et des produits

descoperirilor monetare și de produse ceramice, metalice și de sticlă elenistice și romane. Cunoscând traseele, cuceritorilor romani nu le-a rămas decât să le construiască.

O dată cu cucerirea romană în Dacia începe să se dezvolte o rețea de drumuri care va fi racordată la marele angrenaj al sistemelor de circulație ale Imperiului. Astfel, Aurelius Victor menționează că drumurile construite de împăratul Traian au legat pentru prima dată Oceanul Atlantic de Marea Neagră (Aurelius Victor **FHDR**, II: 23-24). Rețeaua rutieră din Dacia meridională era în directă legătură cu cea din Dacia intracarpatică, însă era conectată și la provinciile vecine. Cu Moesia Superior și Moesia Inferior se realiza legătura prin punctele Drobeta-Pontes și Sucidava-Oescus. De la Drobeta căile de comunicație mergeau spre Naissus sau spre Singidunum și de aici pe Dunăre în amonte, în Pannonia, Noricum până în provinciile de pe Rin. Din Singidunum pe Sava prin Emona se ajungea până la Aquileia iar de aici în toată Peninsula Italică până la Roma. Cel de-al doilea punct – Sucidava-Oescus făcea legătura cu drumul Iskerului până la Serdica iar de aici la Philippopolis și Bizantion. Un alt drum principal era cel care mergea de-a lungul Dunării de Jos, făcând legătura prin Durostorum cu orașele de pe țărmul Mării Negre și cu spațiul istro-pontic. Prin urmare, se poate afirma că rețeaua rutieră a provinciilor dacice era articulată pe Dunăre – principala arteră de navigație a Daciei în antichitate – chiar dacă ele aveau o poziție periferică față de marele drum care unea vestul de estul Imperiului (Lugdunum – Mediolanum – Emona - Verona – Singidunum – Serdica – Bizantion – Ancyra – Tarsus – Antiochia)(Petolescu 1981: 711). De altfel, odată cu Tiberius (14-37) a început construcția unui drum care urma malul sudic al fluviului fiind continuată de alți împărați și definitivată de Traianus (98-117) în preajma declanșării primului război

céramiques, métalliques et de verre, hellénistiques et romains. En connaissant les itinéraires, les conquérants romains n'avaient qu'à construire ces routes.

Une fois la Dacie conquise par les Romains, un réseau de routes qui va être relié au grand engrenage des systèmes de circulation de l'Empire commence à s'y développer. Ainsi, Aurelius Victor mentionne que les routes construites par l'empereur Trajan ont relié pour la première fois l'Océan Atlantique et la Mer Noire (Aurelius Victor **FHDR**, II: 23-24). Le réseau routier de la Dacie méridionale était directement relié à celui de la Dacie intercarpatique, mais il était relié aussi aux provinces voisines. C'est par les points Drobeta-Pontes et Sucidava-Oescus qu'on réalisait la liaison avec Mésie Supérieure et avec Mésie Inférieure. En partant de Drobeta, les voies de communication allaient vers Naissus ou vers Singidunum et de là, en suivant le Danube en amont, vers la Pannonie, Noricum jusqu'aux provinces situées sur le Rhin. En partant de Singidunum sur Sava par Émone, on aboutissait jusqu'à Aquileia et de là partout dans la Péninsule Italienne jusqu'à Rome. Le deuxième point – Sucidava-Oescus faisait le lien avec la route d'Isker jusqu'à Serdica et d'ici à Philippopolis et à Bizantion. Une autre route principale était celle qui longeait le Bas Danube, en établissant le lien à travers Durostorum avec les villes trouvées sur la rive de la Mer Noire et avec l'espace istro-pontique. Par conséquent, on peut affirmer que le réseau routier des provinces daces était articulé sur le Danube – la principale artère de navigation de la Dacie pendant l'antiquité – bien qu'elles aient eu une position périphérique envers la grande voie qui unissait l'ouest et l'est de l'Empire (Lugdunum – Mediolanum – Emona - Verona – Singidunum – Serdica – Bizantion – Ancyra – Tarsus – Antiochia) (Petolescu 1981: 711). En outre, une fois Tiberius venu, on a commencé la construction d'une route qui suivait la rive sud du fleuve; cette construction a été continuée par d'autres empereurs et finalisée par Trajan (98-117) à la veille du déclenchement de la première guerre contre les Daces (Petrovič 1986: 41-53).

cu dacii (Petrovič 1986: 41-53).

Mărturiile pe care se întemeiază cunoașterea rețelei rutiere din Dacia romană sunt itinerariile antice, stâlpii miliari, investigațiile arheologice și fotografiile aeriene. Pentru Dacia meridională cel mai important itinerar este *Tabula Peutingeriana* (*Harta lui Peutinger* în **FHDR**, I, p. 737-741; Chevalier 1972: 23-30; Petolescu 1998: 157-160; Benea 1999: 138-144; Benea, *Dacia pe Tabula Peutingeriana*, în **IMDT**: 135-149, cu toată bibliografia), o copie medievală a unei hărți antice.

Pe ea sunt menționate două drumuri principale: Drobeta – Romula și Romula – Caput Stenarum (pl. I/1, 2).

Primul drum principal pornea de la Drobeta și trecea prin localitățile Ad Mutrium – Pelendava – Castra Nova și Romula. Acest drum, care lega două importante centre urbane ale Daciei romane și străbătea pe lățime Oltenia de astăzi, nu a fost detectat arheologic pe teren. Din cele cinci localități menționate în *Tabula Peutingeriana* doar două au fost identificate cu siguranță, Drobeta și Romula, adică capetele drumului. În stadiul actual al cercetărilor și în lipsa unor investigații arheologice concrete traseul său nu poate fi jalonat decât ipotetic. În privința localizării celorlalte localități menționate în harta antică cercetătorii moderni au avansat numeroase supoziții care pot fi oricând demontate de descoperirile viitoare. Astfel, *Ad Mutrium*, care trebuie căutat undeva pe valea Motrului, a fost plasat inițial la Răcari (Tudor 1978: 46), iar ulterior la Butoiești (Tudor 1978: 46-47), neexcluzându-se nici o eventuală localizare a sa la Botoșești – Paia (Tudor 1978: 47). Recent, I. Stîngă (Stîngă 1998: 32-33.) raliindu-se uneia dintre ipotezele lui D. Tudor pentru identificarea localității Ad. Mutrium la Butoiești aduce noi argumente. Totuși, problema rămâne deschisă în continuare, deoarece în absența unor cercetări de

Les témoignages sur lesquels repose la connaissance du réseau routier de la Dacie romaine sont représentés, en somme, par les itinéraires antiques, les piliers milliaires, les investigations archéologiques et les photographies aériennes. En ce qui concerne la Dacie méridionale, le plus important itinéraire est figuré dans *Tabula Peutingeriana* (*Harta lui Peutinger* dans **FHDR**, I, p. 737-741; Chevalier 1972: 23-30; Petolescu 1998: 157-160; Benea 1999: 138-144; Benea, *Dacia pe Tabula Peutingeriana*, dans **IMDT**: 135-149, avec toute la bibliographie), une copie médiévale d'une carte antique.

C'est ici qu'on mentionne deux routes principales: Drobeta – Romula et Romula – Caput Stenarum (pl. I/1, 2).

La première route principale partait de Drobeta et traversait les localités Ad Mutrium – Pelendava – Castra Nova et Romula. Cette route qui reliait deux importants centres urbains de la Dacie romaine et qui allait à travers l'Olténie de nos jours n'a pas encore été détectée du point de vue archéologique sur le terrain. Des cinq localités mentionnées dans *Tabula Peutingeriana*, seulement deux ont été identifiées avec certitude: Drobeta et Romula, qui constituent les deux extrémités de la route. Étant donné l'étape actuelle des recherches et en même temps faute d'investigations archéologiques concrètes, on ne peut figurer qu'hypothétiquement l'itinéraire de cette route prise en discussion.

En ce qui concerne la modalité d'identifier les autres localités mentionnées sur la carte antique, les chercheurs modernes ont avancé de nombreuses suppositions que les découvertes à venir pourraient aisément contredire. Ainsi, *Ad Mutrium*, qui devrait être recherchée quelque part le long de la vallée de Motru, a été initialement placée à Răcari (Tudor 1978: 46) et ultérieurement à Butoiești (Tudor 1978: 46-47), ne pouvant pas exclure cependant l'hypothèse de son placement à Botoșești – Paia (Tudor 1978: 47). Plus récemment, c'est I. Stîngă (Stîngă 1998: 32-33) qui, en se ralliant à l'une des hypothèses de D. Tudor, apporte des arguments supplémentaires en faveur de la

anvergură care să reliefeze importanța unei asemenea așezări menționate pe o hartă a lumii antice e greu de acceptat că această localizare să fie cea mai plauzibilă. De asemenea, s-a afirmat că acest drum, pentru tronsonul de început, cunoaște două variante (Tudor 1978: 46-47; Stîngă 1998: 33, 275, pl. V.) care făceau joncțiunea la Rocșoreni: prima mergea spre nord, iar de la Puținei cotea spre răsărit și trecea prin Colibași – Bobaița – Erghevița – Dedovița – Zegaia – Prunișor – Greci – Rocșoreni, iar a doua urma linia Dunării până la Hinova de unde avea traseul Izvorul Aneștilor – Livezile – Rocșoreni. De la Rocșoreni drumul trecea prin Strehaia – Buicești – Butoiești – Răcari și ajungea la Pelendava.

Localizarea Pelendavei s-a făcut la Mofleni, lângă Craiova, deși în literatura de specialitate au mai fost exprimate și alte opinii (Tudor 1978: 47-48.). De la Pelendava drumul trecea, probabil prin Robănești – Bujoru, urma valea Tesluiului prin Drăgotești – Viișoara și ajungea la Romula. Această ipoteză poate fi acceptată în eventualitatea în care *Castra Nova* din *Tabula Peutingeriana* este identică cu Viișoara (Tudor 1978: 47-48.). În caz contrar dacă e localizată la Puțuri (Tudor 1978: 47-48) traseul ar fi următorul: Pelendava – Cârcea – Romanești – Leu – Puțuri (*Castra Nova?*) – Zănoaga – Ciocănești – Frâsinetul de Pădure – Romula. Totodată, *Castra Nova* (Petolescu 1973:729-731) a mai fost plasată la Drăgănești și Slăveni.

Prin urmare, în stadiul actual al cercetărilor orice încercare de repertoriere a așezărilor care marcau drumul Drobeta – Romula este aleatorie și superfluă. Cu toate acestea, drumul a avut de la început un rol bine definit în ansamblul rețelei rutiere romane din Dacia sudică fiind considerat de D. Tudor un drum al comercianților și al armatei (Tudor 1978: 48.).

La Romula se realiza joncțiunea cu drumurile romane care veneau de la

possibilité d'identifier la localité Ad Mutrium à Butoiești. Toutefois, la question reste ouverte car, en l'absence de recherches approfondies qui mettent en évidence l'importance d'un tel établissement mentionné sur une carte du monde antique, il est difficile d'accepter que cet établissement soit le plus plausible. On a également affirmé que pour ce qui est du commencement de son tronçon, cette route connaissait deux variantes (Tudor 1978: 46-47; Stîngă 1998: 33, 275, pl. V.) dont la jonction se réalisait à Rocșoreni: la première allait d'abord vers le nord, en contournant la localité Puținei vers l'est, passant ensuite par Colibași – Bobaița – Erghevița – Dedovița – Zegaia – Prunișor – Greci – Rocșoreni, tandis que la deuxième suivait le cours du Danube jusqu'à Hinova d'où elle continuait par Izvorul Aneștilor – Livezile – Rocșoreni – Strehaia – Buicești – Butoiești – Răcari et aboutissait à Pelendava.

On a localisé Pelendava à Mofleni, près de Craiova, bien que la littérature de spécialité contienne aussi d'autres points de vue (Tudor 1978: 47-48). En partant de Pelendava, la route passait probablement par Robănești – Bujoru, poursuivant la vallée de Teslui par Drăgotești – Viișoara et aboutissant à Romula. Cette hypothèse peut être acceptée dans le cas où *Castra Nova* de *Tabula Peutingeriana* est identique à Viișoara (Tudor 1978: 47-48). Dans le cas contraire, si on la situe à Puțuri (Ibidem), l'itinéraire serait le suivant: Pelendava – Cârcea – Romanești – Leu – Puțuri (*Castra Nova?*) – Zănoaga – Ciocănești – Frâsinetul de Pădure – Romula. En outre, *Castra Nova* (Petolescu 1973: 729-731) a été placée à Drăgănești et aussi à Slăveni.

Par conséquent, dans l'étape actuelle des recherches, toute tentative de repertorier les colonies qui jalonnaient la route Drobeta – Romula serait aléatoire et superflue. Cependant, dès le début, la route a eu un rôle bien défini dans l'ensemble du réseau routier romain de la Dacie méridionale, D. Tudor la considérant une route des commerçants et de l'armée (Tudor 1978: 48).

C'est à Romula qu'on réalisait la jonction avec les routes romaines qui y arrivaient

Sucidava și de pe valea Oltului, de la Islaz. De la Romula drumul urca pe Olt trecând prin Acidava – Rusidava – Pons Aluti – Buridava – Castra Traiana – Arutela – Pons Vetus – Caput Stenarum.

Un alt drum principal era cel care pleca de la Sucidava. Acesta este cunoscut prin investigații arheologice (Tudor 1974: 29.) cât și prin stâlpul miliar (Tudor 1938: 19-25; Tudor 1940: 241-247) (pl. II/4) din secolul al IV-lea când este refăcut de Constantin cel Mare (306-337) odată cu construcția podului (Tudor 1971:155-197) de peste Dunăre care lega Sucidava de Oescus. Drumul a fost secționat în fața porții de nord a orașului constatându-se două faze de construcție ale sale. Astfel, au fost reliefate două straturi de pietriș între care se afla un strat de dărâmătură gros de 0,70 m. Lățimea drumului era de 6 m. De la Celei, astăzi cartier al orașului Corabia, drumul merge spre nord, trece pe la răsărit de Măgura Mare, traversează Valea Seacă și pâraul Obârșia la aproximativ 100 m vest de halta Vișina Veche. De aici, are un traseu relativ paralel cu calea ferată, spre vest de aceasta trecând la distanțe de 50 m. spre apus de gara Vișina Nouă, la est de Brastavăț și Crușov. La circa 1,5 km spre sud de halta Studina traversează calea ferată spre est, iar în dreptul satului Studina, imediat după ce trece Valea Fântânilor, intersectează din nou calea ferată. Începând din acest punct traseul drumului roman nu este prea bine marcat. Probabil, trece chiar prin satul Studina, prin spatele gării Frăsinet după care intersectează, iarăși, calea ferată spre răsărit (Tudor 1978: 49). De aici, după ce trece spre apus de Măgura lui Moș Ganea, merge paralel cu linia ferată Caracal – Corabia pentru ca în apropiere de orașul Caracal să facă o curbă spre răsărit, trecând pe lângă fosta Stațiune de Cercetări Agricole. După aceasta, traversează calea ferată Caracal – Piatra Olt, lângă Măgura Mare (sau Tăiată), de unde intra în Romula, intersectându-se în fața podului de peste

de Sucidava et de Islaz, longeant la vallée de Olt. En partant de Romula, la route montait en suivant le cours de la rivière Olt, en passant par Acidava – Rusidava – Pons Aluti – Buridava – Castra Traiana – Arutela – Pons Vetus – Caput Stenarum.

Une autre route principale est considérée celle qui partait de Sucidava. Elle est connue grâce aux investigations archéologiques (Tudor 1974: 29) et aussi grâce au pilier milliaire (Tudor 1938: 19-25; Tudor 1940: 241-247.) (pl. II/4) du IV^e siècle lorsqu'il a été restauré par Constantin le Grand (306-337), à la même époque avec la construction du pont sur le Danube (Tudor 1971:155-197) reliant Sucidava et Oescus. La route a été coupée devant le portail nord de la ville, en enregistrant deux phases de sa construction. Ainsi, on a mis en évidence deux couches de gravier séparées par une autre couche de débris dont l'épaisseur était de 0,70 m. La route avait 6 m de large. En partant de Celei, à présent quartier de la ville de Corabia, la route se poursuit vers le nord, passe par Măgura Mare au sud, traverse Valea Seacă et le ruisseau Obârșia à environ 100 m à l'ouest de la halte Vișina Veche. D'ici, elle a un itinéraire relativement parallèle au chemin de fer, en passant, vers l'est, à des distances de 50 m au nord de la gare Vișina Nouă et à l'est de Brastavăț et de Crușov. La route continue à environ 1,5 km vers le sud de la halte Studina, traverse le chemin de fer vers l'est et dans la proximité du village de Studina, immédiatement qu'elle dépasse Valea Fântânilor, elle rejoint le chemin de fer. À partir de ce point, l'itinéraire de la route romaine n'est pas marqué avec précision. Il est probable qu'elle passe à travers le village Studina, derrière la gare Frăsinet, après qu'elle va intersecter encore une fois le chemin de fer vers l'est (Tudor 1978: 49). D'ici, en dépassant vers le nord le point nommé Măgura lui Moș Ganea, elle continue parallèlement au chemin de fer Caracal – Corabia pour marquer encore une courbe vers l'est, à la proximité de la ville de Caracal, en passant près de l'ancienne Station de Recherches Agricoles. Elle traverse ensuite le chemin de fer Caracal – Piatra Olt, près de

Teslui cu celălalt drum roman care venea de pe Valea Oltului. Așa cum demonstrează și stâlpul miliar descoperit la Celei, drumul Sucidava – Romula a fost refăcut de împăratul Constantin cel Mare. Este vorba de *miliarium* de formă cilindrică, cioplit în calcar având înălțimea de 1,60 m și diametrul de 0,41 m. Inscripția era fragmentară, însă întregită, avea următorul text (Tudor 1939: 19; Tudor 1974: 123): *Imp(eratori) [D(omino)] N(ostro) [Fl(avio) Val(erio) Con] stanti [no Aug(usto) et] C [a] es(ari)b(us) No[stis] (duobus). M(ille) p(assuum) I*. Cele două lucrări constructive, refacerea drumului și construcția podului Sucidava – Oescus, au fost inaugurate simultan în anul 328 (Tudor 1974: 126).

De asemenea, drumul care ieșea prin poarta de sud a Sucidavei ocolea spre vest, spre așezarea rurală de la Orlea. Era construit din mai multe straturi de pietriș cu lățimea de 6 m. La margini avea trotuare din piatră și cărămidă.

Un alt drum principal era cel care pornea de la Islaz și urma malul drept al Oltului. Între Islaz și Slăveni a fost distrus de eroziune Oltului în mai multe locuri. La Slăveni trece la 50 de metri spre est de castru și la 15 m vest de edificiul termal. Aici a fost secționat în anul 1964 (Tudor 1978: 48-49) (pl. II/1). Drumul a apărut la o adâncime de 0,20 m față de nivelul actual de călcare fiind construit numai din pietriș. Avea lățimea de 5,60 m. Stratul de pietriș, a cărui grosime era de 0,50 m suprapunea un strat de pământ bătut cu grosimea de 0,20 – 0,30 m. Drumul era bombat la mijloc pentru drenarea apelor meteorice. În acest punct era flancat de două trotuare construite din 3 – 4 rânduri de cărămizi și late de cca. 0,50 – 0,75 m. La aproximativ 100 m nord s-a trasat o altă secțiune (informație primită de la prof. dr. Gh. Popilian, căruia îi mulțumim și pe această cale) care are un profil diferit față de cea precedentă. Sub pământul arabil, la 0,30 m adâncime față de nivelul actual de

Măgura Mare (ou Măgura Tăiată), d'où elle pénètre dans Romula, en intersectant devant le pont de Teslui l'autre route romaine qui longeait la vallée de Olt. Ainsi que le pilier milliaire découvert à Celei le prouve, la route Sucidava – Romula a été refaite par l'empereur Constantin le Grand. Il s'agit du *miliarium*, ayant une forme cylindrique, sculpté en pierre calcaire, dont la hauteur est de 1,60 m et dont le diamètre est de 0,41 m. L'inscription y trouvée était fragmentaire, mais son texte a été reconstitué avec le contenu suivant (Tudor 1939: 19; Tudor 1974: 123): *Imp(eratori) [D(omino)] N(ostro) [Fl(avio) Val(erio) Con] stanti [no Aug(usto) et] C [a] es(ari)b(us) No[stis] (duobus). M(ille) p(assuum) I*. Les deux travaux de construction, la réfection de la route et la construction du pont Sucidava – Oescus, ont été inaugurés simultanément en 328 (Tudor 1974: 126). En outre, la route qui sortait par le portail sud de Sucidava faisait un détour vers l'ouest, vers l'établissement rural de Orlea. Elle était construite de plusieurs couches de gravier de 6 m de large. Elle était bordée par des trottoirs de pierre et de briques.

Une autre route principale était celle qui partait de Izlaz et suivait la rive droite de Olt. Les érosions provoquées par la rivière Olt ont détruit cette route dans plusieurs endroits entre Islaz et Slăveni. À Slăveni, elle passe à 50 m vers l'est du camp romain fortifié et à 15 m à l'ouest de l'édifice thermal. C'est ici qu'elle a été coupée, en 1964 (Tudor 1978: 48-49) (pl. II/1). La route a apparue à une profondeur de 0,20 m par comparaison au niveau actuel, étant construite entièrement du gravier et ayant 5,60 m de large. La route était courbée au milieu pour le drainage des eaux pluviales. Elle était bordée par deux trottoirs construits de 3 à 4 rangées de briques et ayant de 0,50 à 0,75 m de large. À environ 100 m, on a tracé une autre section (information parvenue par l'amabilité du professeur dr. Gh. Popilian) dont le profil est différent par comparaison à celui de la section précédente. Une couche de gravier ayant 0,50 m d'épaisseur, mélangé de la terre de couleur noire, est apparue sous la terre arable, à 0,30 m de profondeur à partir du niveau actuel de la

călcare a apărut un strat de pietriș gros de 0,50 m amestecat cu pământ de culoare neagră. Acesta era așezat pe un alt strat de pietriș gros de 0,40 – 0,50 m amestecat cu nisip galben. Cele două straturi erau despărțite de o dungă roșie de arsură. Drumul se continua prin spatele bisericii și al școlii din Slăveni urmând malul Oltului pe lângă fosta fermă de stat, traversează satul Stoenești unde cotește spre vest. După ce trece prin satul Hotărani, taie încă o dată calea ferată și pătrunde în Romula unde la podul de peste Teslui întâlnește drumul care venea de la Sucidava. În zona Romulei drumul a fost secționat în 1969 (Vlădescu 1986: 99) (pl. II/2) la intrarea dinspre sud și ieșirea dinspre nord a orașului. Deși era serios afectat de lucrările agricole s-a observat că drumul era realizat dintr-un strat de pietriș gros de 0,30 m suprapus pe un strat de pământ bătut cu profil bombat. Lățimea sa era de 6,20 m. După ce drumul iese prin partea de nord a Romulei se continuă spre Acidava, fiind vizibil la vest de Brâncoveni. De la Acidava drumul urmează malul drept al Oltului și înainte de a ajunge la Rusidava, la confluența pârâului Pesceana cu Oltul poate fi sesizat la suprafață sub forma unei fâșii de pietriș. De asemenea, între Acidava și Rusidava drumul roman este suprapus în mai multe locuri de actuala șosea națională. De la Rusidava, urmând tot malul vestic al Oltului, drumul trece, urcând dealul Ioneștilor, prin Pons Aluti și Buridava. La Buridava drumul a fost investigat în 1962 (Tudor 1968: 22). El a apărut la o adâncime de 0,45 m față de nivelul actual de călcare, având o grosime de 0,50 m și lățimea de 6 m. Materialul litic provenea din albia Oltului iar la mijloc era bombat pentru scurgerea apelor pluviale. De la Buridava până la Castra Traiana drumul este suprapus în mare parte de calea ferată și șoseaua națională. Totuși, în zona satelor Valea Răii și Râureni a fost detectat sub forma unei fâșii de pietriș denumită de localnici *drumul lui Traian*. După ce

marche. Cette couche était superposée sur une autre couche de gravier ayant 0,50 m d'épaisseur, mélangé du sable jaune. Les deux couches étaient séparées par une bande rouge brûlant. La route se poursuivait derrière l'église et derrière l'école de Slăveni, en continuant son itinéraire le long de la rive de Olt, près de l'ancienne ferme; elle traversait le village Stoenești et tournait ensuite vers l'ouest. Après qu'elle traversait le village Hotărani, elle intersectait encore une fois le chemin de fer et pénétrait dans Romula où, à la proximité du pont de Teslui, elle rencontrait la route qui venait de Sucidava. Dans la zone de Romula, la route a été coupée en 1969 (Vlădescu 1986: 99) (pl.II/2) à l'entrée du sud et aussi à la sortie du nord de la ville. Bien qu'elle ait été sérieusement affectée par les travaux agricoles, on a pu remarquer que la route était réalisée d'une couche de gravier de 0,30 m d'épaisseur, superposée sur une couche de terre tassée d'un profil courbé qui avait 6,20 m de large. Après que la route sort par le nord de Romula, elle se poursuit vers Acidava, devenant visible à l'ouest de Brâncoveni. Ensuite, la route suit la rive droite de Olt et peu avant d'aboutir à Rusidava elle peut être saisie à la surface, comme des bandes de gravier, trouvées à la confluence du ruisseau Pesceana avec la rivière Olt. En outre, entre Acidava et Rusidava, la route romaine est superposée dans plusieurs endroits par l'actuelle route nationale. De Rusidava, en suivant toujours la rive ouest de Olt, la route traverse Ponce Aluti et Buridava, après avoir franchi la colline de Ionești. À Buridava, la route a été examinée en 1962 (Tudor 1968: 22). Elle est apparue à 0,45 m de profondeur par comparaison au niveau actuel de la marche, ayant 0,50 m d'épaisseur et 6 m de large. Le matériel lithique provenait du lit de la rivière Olt, étant courbé au milieu pour permettre le drainage des eaux pluviales. De Buridava jusqu'à Castra Traiana, la route est superposée en grande partie par le chemin de fer et par la route nationale. Toutefois, dans la région des villages Valea Răii et Râureni, elle a été détectée comme une bande de gravier que les villageois nommaient *la route de Trajan*. Après être entrée dans Râmnicu –Vâlcea, où elle a été

pătrunde în Râmnicu –Vâlcea, unde a fost reperat în mai multe puncte, drumul ajunge la Castra Traiana, loc în care traversează Oltul și urmând malul stâng al râului ajunge la Jiblea. Aici drumul se desparte în două ramificații. Una dintre ele ocolește spre est masivul Cozia și trecând pe lângă castrele de la Rădăcinești, Titești o variantă mergea la Praetorium iar alta prin Căineni, după care trece Oltul și ajunge la Caput Stenarum. A doua ramificație urcă pe valea Oltului, trece prin Arutela (Bivolari) și ajunge traversând prin defileu la Praetorium. La Arutela, drumul a fost secționat în fața porții pretoriene (Tudor 1978: 51-52; Tudor *et alii* 1973: 15; Vlădescu 1986:100) (pl. II/3). Drumul era pavat cu dale de piatră și mărginit cu blocuri mari de piatră. Dalele și blocurile din piatră aveau dimensiuni variate cuprinse, primele între 0,12X0,16 – 0,24X0,30 m și ultimele între 0,35X0,50 – 0,50X0,65 m. Pavajul suprapunea un strat de pământ bătut, gros de 0,45 m. Drumul avea lățimea de 6,20 m. În defileu drumul a fost săpat în stâncă, observându-se totodată și lucrări de lărgire a sa printr-un podium de lemn realizat într-o tehnică similară cu cea din clisura Dunării (Tudor 1978: 51; Petrovič 1986: 41-52) (pl.III/1-4). Această tehnică presupune săparea unor găuri orizontale în stâncă, care în clisura Dunării aveau dimensiuni (Petrovič 1986: 47) de 0,20X0,17 m, 0,20X0,20 m, 0,25X0,15 m, 0,25X0,10 m, 0,35X0,35 m, 0,50X0,50 m și adâncimea de 0,70 m, pentru fixarea grinzilor de lemn ce constituiau scheletul podiumului. Ulterior, se realiza suprastructura suspendată pe stâlpi din lemn care era consolidată, atunci când era cazul, cu bârne dispuse la 45⁰. De la așa – numita Masă a lui Traian și până în apropiere de Copăceni drumul a fost sesizat în mai multe puncte (Tudor 1978: 52-53) identificându-se lucrările de tăiere în stâncă, precum și găurile orizontale pentru fixarea grinzilor din lemn. La sud de satul Copăceni se poate observa la suprafață

reperée en plusieurs points, la route aboutit à Castra Traiana et traverse l'Olt et, en suivant la rive gauche de la rivière, arrive à Jiblea. C'est ici que la route se divise en deux branches. L'une d'elles passe autour du massif Cozia et, en se rendant près des camps romains fortifiés de Rădăcinești et de Titești, elle connaît deux variantes. Une de ces variantes allait à Praetorium et une autre variante qui passait par Căineni, traversait la rivière Olt et arrivait finalement à Caput Stenarum. La seconde branche remonte la vallée de Olt, en passant par Arutela (Bivolari), et atteint Praetorium en traversant le défilé. À Arutela, la route a été coupée devant le portail prétorien (Tudor 1978: 51-52; Tudor *et alii* 1973: 15; Vlădescu 1986:100) (pl. II/3). La route était pavée de dalles de pierre et bordée de gros blocs de pierre. Les dalles et les blocs de pierre avaient de diverses dimensions; les dimensions des premières étaient comprises entre 0,12 x 0,16 – 0,24 x 0,30 m et les dimensions des secondes étaient comprises entre 0,35 x 0,50 – 0,50 x 0,65 m. Le pavage superposait une couche de terre tassée, de 0,45 m d'épaisseur, tandis que la route avait 6,20 m de large. Pour ce qui est du défilé, la route a été creusée dans le rocher, tout en observant les travaux de son élargissement par un podium en bois, réalisé selon une technique similaire à celle utilisée le long de Clisura Dunării (Tudor 1978: 51; Petrovič 1986: 41-52) (pl.III/1-4). Cette technique consiste à creuser des trous horizontaux dans le rocher. Pour ce qui est de Clisura Dunării, ces trous avaient des dimensions (Petrovič 1986: 47) de 0,20 x 0,17 m, 0,20 x 0,20 m, 0,25 x 0,15 m, 0,25 x 0,10 m, 0,35 x 0,35 m, 0,50 x 0,50 m et une profondeur de 0,70 m, pour mieux fixer les poutres en bois qui constituaient le squelette du podium. Ensuite, on réalisait la superstructure suspendue sur des piliers en bois, qui était consolidée, selon le cas, à l'aide des poutres disposées à 45⁰. De l'ainsi-dite Table de Trajan et jusqu'à la proximité de Copăceni, la route a été saisie dans plusieurs endroits (Tudor 1978: 52-53), en identifiant les travaux de découpage dans le rocher ainsi que les trous horizontaux pour fixer les poutres en bois. Au sud de Copăceni, on peut

localniciei denumindu-l *drumul lui Traian*. La Copăceni se făcea joncțiunea cu drumul care ocolind pe la est Muntele Cozia la Titești se ramifica în două variante. La Copăceni urma, în continuare, malul stâng al Oltului și trecând prin Racovița și zona satelor Robești și Greblești, unde apare tăiat în stâncă, ajungea la Căineni întâlnindu-se cu cealaltă variantă care se bifurca la Titești. De la Căineni urmărea malul stâng al Oltului, pentru ca la Caput Stenarum să traverseze pe un pod malul drept. De la Caput Stenarum drumul se bifurca din nou, cu o ramificație îndreptându-se spre Apulum – cel mai important nod rutier din Dacia romană, iar cealaltă continuând spre Angustia.

Pe drumul care urma valea Oltului au fost descoperiți trei stâlpi miliari. Unul dintre aceștia provine de la Băbiciu de Sus (**IDR**, II, 493) și datează din vremea împăratului Septimius Severus (193-211). Altul a fost descoperit la Gostavăț (**IDR**, II, 494), dar deoarece inscripția nu s-a păstrat decât foarte puțin nu se poate data prea bine. Al treilea stâlp provine de la Copăceni (**IDR**, II, 589). Acesta este din gresie cioplită de formă cilindrică având înălțimea de 1,20 m și diametrul de 0,40 m. Stâlpul miliar aparține anului 236 p.Chr. iar textul inscripției este următorul: *[Im]p(erator) Caes[ar] / C. Iul(ius) Veru[s] / M[aximi] nus/ Pius [F]e[l(ix)] Aug(ustus) / pon(tifex) max(imus) / trib(unicia) p[ot(estate)] / II co(n)s(ul) proco(n)s(ul) / pa(ter) pa(triae) et [C.]Iul(ius) Veru[s] / Maximinus/ nobilis [simus] / Cae[sar] III m(ilia) p(assuum)*. Deși primii doi sunt fragmentari și nu mai conțin informațiile obișnuite, stâlpii miliari descoperiți pe drumul Oltului reprezintă o mărturie clară a importanței pe care o avea această cale rutieră.

Fără îndoială că au existat și alte drumuri importante care nu au fost menționate în nici un itinerariu.

Unul dintre acestea este cel care unea Drobeta cu Ulpia Traiana trecând prin

la remarquer même à la surface, les habitants le nommant *la route de Trajan*. C'est à Copăceni qu'on réalisait la jonction avec la route qui, passant par l'est autour du Mont Cozia, se ramifiait, à Titești, dans deux variantes. De Copăceni, la route poursuivait la rive gauche de Olt, traversait Racovița et la zone des villages Robești et Greblești, où elle apparaît taillée dans le rocher, et aboutissait à Căineni, en rencontrant l'autre variante qui se bifurquait à Titești. En partant de Căineni, elle suivait la rive gauche de Olt et, en traversant un pont, à Caput Stenarum, arrivait sur la rive droite de la rivière. D'ici, la route se bifurquait encore une fois, une branche se dirigeant vers Apulum – le plus important carrefour routier de la Dacie romaine – tandis que l'autre branche continuait son chemin vers Angustia.

On a découvert trois piliers milliaires sur la route qui suivait la vallée de Olt. L'un de ces piliers provient de Băbiciu de Sus (**IDR**, II, 493) et date de l'époque de l'empereur Septimius Severus (193-211). Un autre pilier a été découvert à Gostavăț (**IDR**, II, 494), mais puisque l'inscription est peu saisissable, on ne peut la dater trop bien. Le troisième pilier provient de Copăceni (**IDR**, II, 589), étant confectionné de grès sculptée, d'une forme cylindrique, ayant une hauteur de 1,20 m et un diamètre de 0,40 m. Ce pilier milliaire date depuis 236 après J.C. et le texte de son inscription est le suivant: *[Im]p(erator) Caes[ar] / C. Iul(ius) Veru[s] / M[aximi] nus/ Pius [F]e[l(ix)] Aug(ustus) / pon(tifex) max(imus) / trib(unicia) p[ot(estate)] / II co(n)s(ul) proco(n)s(ul) / pa(ter) pa(triae) et [C.]Iul(ius) Veru[s] / Maximinus/ nobilis [simus] / Cae[sar] III m(ilia) p(assuum)*.

Bien que les premiers deux piliers soient fragmentaires et bien qu'ils ne contiennent plus les informations habituelles, les piliers milliaires découverts le long de la rivière Olt témoignent clairement de l'importance de cette voie routière pour ces temps-là.

Il est indubitable qu'il y avait aussi d'autres routes importantes qui n'ont été mentionnées dans aucun itinéraire.

L'une de ces routes est celle qui reliait

Puținei, Crăguești, Cătunele atingând Jiul la castrul de la Pinoasa, urmând malul stâng al acestuia, trecând prin pasul Vâlcan și apoi pe valea Streiului până la Hațeg, ajungea la Sarmizegetusa. Drumul a fost reperat în sectoarele Crăguești (Stîngă 1998: 36) și Cătunele (Tudor, Davidescu 1976: 62-80; Petolescu 1986: 156-163) sub forma unei fâșii intermitente de pietriș apărută la suprafața solului. De la Iezureni drumul urma în continuare malul stâng al Jiului, ajungea la Bumbești Jiu unde se bifurca: o parte se îndrepta spre nord-est, spre Săcelu iar cealaltă parte trecea Jiul și apoi prin pasul Vâlcan ajungea pe valea Streiului până la Hațeg având ca punct terminus Ulpia Traiana Sarmizegetusa. În zona castrului de piatră de la Bumbești Jiu, Al. Ștefulescu (Ștefulescu 1894: 8-11) la sfârșitul veacului al XIX-lea a reperat ramificația drumului care mergea spre Ulpia Traiana Sarmizegetusa. Astfel, drumul traversa Jiul pe unde fusese poarta decumană, străbătea satul Porceni unde în mentalul colectiv al sfârșitului de veac XIX era cunoscut sub denumirea de *Troianul*, iar astăzi de *drumul lui Traian* (informație de la prof. E. Șerbănescu, căruia îi mulțumim căruia îi mulțumim și pe această cale.). De aici urma valea pârâului Porcului, afluent al Jiului, unde Al. Ștefulescu a observat mai multe inscripții pe stânci pe care exagerat le considera stâlpi miliari. După ce străbătea valea Porcului drumul roman trecea prin pasul Vâlcan și apoi pe valea râului Strei până la Hațeg de unde ajungea în capitala Daciei traiane. Cercetările arheologice efectuate în anul 1992 (Oța 1994: 10) în *vicus*-ul militar de la Bumbești Jiu - *Gară*, în zona dintre șoseaua națională și calea ferată Tg.-Jiu – Petroșani, au surprins o porțiune din drumul roman care era construit din pietriș având o lățime variabilă, cuprinsă între 2,98 – 5,60 m. De asemenea, în campania arheologică desfășurată în anul 1988 (Marinoiu 1992: 27-28; Marinoiu 2004: 70) în zona de est a castrului cu val de pământ

Drobeta et Ulpia Traiana, en passant par Puținei, Crăguești, Cătunele, en atteignant la rivière Jiu au camp romain fortifié de Pinoasa, poursuivant la rive gauche de cette rivière, franchissant le pas de Vâlcan et allant ensuite sur la vallée de Streiului jusqu'à Hațeg, elle atteignait Sarmizegetusa. Cette route a été repérée dans les secteurs Crăguești (Stîngă 1998: 36) et Cătunele (Tudor, Davidescu 1976: 62-80; Petolescu 1986: 156-163), sous la forme d'une bande intermitente de gravier, parrue à la surface du sol. En partant de Iezureni, la route poursuivait la rive gauche de Jiu, arrivait à Bumbești Jiu où elle se divisait: une branche s'orientait vers le nord-est, vers Săcelu, et l'autre branche franchissait la rivière Jiu et arrivait ensuite, en traversant le pas de Vâlcan, dans la vallée de Streiului jusqu'à Hațeg, ayant Ulpia Traiana Sarmizegetusa comme point final de son itinéraire. C'est Al. Ștefulescu (Ștefulescu 1894: 8-11) qui a repéré, à la fin du XIX^e siècle, dans la zone du camp romain fortifié de pierre de Bumbești Jiu, la ramification de la route qui allait vers Ulpia Traiana Sarmizegetusa. Ainsi, cette route traversait le Jiu, à l'endroit du portail decumen, franchissait le village Porceni dont le mental collectif de la fin du XIX^e siècle l'avait enregistrée comme le *Troianul* et qu'on connaît actuellement sous le nom de *la route de Trajan* (information parvenue du professeur E. Șerbănescu qui nous remercie). De là, la route suivait la vallée du ruisseau de Porcului, un affluent du Jiu; Al. Ștefulescu y a observait plusieurs inscriptions sur les rochers qu'il a considérés, d'une manière évidemment exagérée, comme des piliers milliaires. Après avoir franchi la vallée de Porcului, la route romaine traversait le pas de Vâlcan et ensuite la vallée de la rivière de Strei jusqu'à Hațeg pour rejoindre ensuite la capitale de la Dacie de Trajan. Les recherches archéologiques menées en 1992 (Oța 1994: 10) dans le *vicus* militaire de Bumbești Jiu - *Gară*, dans la zone comprise entre la route nationale et le chemin de fer allant de Târgu-Jiu à Petroșani, ont surpris une section de la route romaine qui était construite de gravier ayant une largeur variable, avec des dimensions variant de 2,98 m à 5,60 m. En outre, lors de la

de la Bumbești Jiu -*Vârtope* s-a surprins un segment din drumul roman subcarpatic propus de Gr. Tocilescu și, ulterior, admis și de D. Tudor (Tudor 1978: 56), care ajungea tocmai în valea Siretului. Drumul a apărut la adâncimea de 0,25 m și a fost construit din piatră de râu relativ plată care suprapunea un strat de pietriș și nisip. Era bombat la mijloc, lățimea fiind de 4,60 m, iar grosimea de 0,60 m. Drumul era flancat de rigole din piatră. Pornind din fața porții de est a castrului (Marinoiu 2004: 61; Hortopan 2005: 34) drumul străbătea *vicus*-ul militar fiind urmărit pe o porțiune de peste 100 m, apoi se îndrepta spre est până la *villa rustica* de la Săcelu. De aici, continua traseul subcarpatic până la drumul Oltului și poate până la *limes Transalutanus*. Din nefericire săpăturile arheologice din 1992 (Ionescu, Calotoiu, Marinoiu 1994: 10) din zona porții de vest a castrului de la Bumbești Jiu - *Vârtope* doar au reperat, nu și cercetat drumul care cobora spre albia Jiului.

Un alt drum important mergea pe valea Jiului și probabil pornea de pe malul Dunării din zona de vărsare a râului, urcând pe la Pelendava, Răcari și ajungea tot la Bumbești Jiu. Trebuie menționat că în fața porții pretoriene a castrului de la Răcari, drumul roman este vizibil când terenul este arat proaspăt apărând ca o dâră albă de pietriș (în anul 1975 prof. dr. Gh. Popilian, în timpul unei periegeze efectuată pe malul Jiului mijlociu, observa în arătura proaspătă pe o lungime de câteva sute de metri drumul roman care apare ca o fâșie albă de pietriș lată de 5 m; cf. Tudor 1978: 292).

Stațiunile arheologice care jalonează traseul acestui drum sunt: Bechet - Lișteava - Pelendava - Răcari - Țânțăreni - Plopșoru - Peșteana Jiu - Bâlteni - Pinoasa (probabil, aici se realiza joncțiunea cu drumul ce pornea de la Drobeta spre nord).

Un alt drum important a fost și drumul Dunării de la Dierna la Islaz prin

campagne de fouilles archéologiques menées en 1988 (Marinoiu 1992: 27-28; Marinoiu 2004: 70) dans la partie orientale du camp romain fortifié à vague de terre de Bumbești Jiu - *Vârtope*, on a surpris un segment de la route romaine subcarpatique proposée par Gr. Tocilescu et ultérieurement admise aussi par D. Tudor (Tudor 1978: 56); cette route arrivait juste dans la vallée de Siret. On a découvert la route à une profondeur de 0,25 m et on a constaté qu'elle a été construite de pierre de rivière relativement plate, superposée par une couche de gravier et de sable. Elle était bombée au milieu, ayant 4,60 m de large et 0,60 m d'épaisseur. La route était bordée par des rigoles de pierre. Partant du portail oriental du camp romain fortifié (Marinoiu 2004: 61; Hortopan 2005: 34), la route traversait le *vicus* militaire qu'il suivait environ 100 m, se dirigeant ensuite vers l'est, jusqu'à la villa rustica de Săcelu. D'ici, elle suivait l'itinéraire subcarpatique jusqu'au chemin de Olt et peut-être jusqu'aux *limes Transalutanus*. Malheureusement, le rôle des fouilles archéologiques de 1992 (Ionescu, Calotoiu, Marinoiu 1994: 10) de la zone du portail oriental du camp romain fortifié de Bumbești Jiu- *Vârtope*, n'a été que celui de repérer et pas de rechercher la route qui descendait vers le lit de Jiu.

Une autre route importante traversait la vallée de Jiu et partait probablement de la région du Danube, remontait à Pelendava, Răcari pour aboutir aussi à Bumbești Jiu. Il convient de noter que la route romaine est bien visible devant le portail prétorien du camp romain fortifié de Răcari, alors que le sol est récemment labouré; elle apparaît à ces moments comme une trace blanche de gravier (en 1975, lors d'une périégèse menée sur la rive du Jiu moyen, le professeur dr. Gh. Popilian observait la route romaine, comme une bande blanche de gravier, de 5 m de largeur; voir Tudor 1978: 292), qui apparaissait du sol récemment labouré.

Les stations archéologiques qui ponctuent l'itinéraire de cette route sont: Bechet - Lișteava - Pelendava - Răcari - Țânțăreni - Plopșoru - Peșteana Jiu - Bâlteni - Pinoasa (c'est ici probablement qu'on réalisait la jonction

Drobeta și Sucidava. La el se racordau toate așezările romane de pe malul nordic al fluviului și din zona câmpiei oltene de astăzi. Acest drum, nesesizat până acum din punct de vedere arheologic, a fost propus de D. Tudor (Tudor 1978: 56, 470, fig. 150) fiind jalonat de următoarele localități: Dierna – Gura Văii – Schela Cladovei – Drobeta – Șimian – Ostrovu Corbului – Rogova – Securicea – Batoți – Crivina – Izvoru Frumos – Țigănași – Ostrovu Mare – Gogoșu – Balta Verde – Izvoare – Pristol – Gârla Mare – Salcia – Cetate – Hunia Mare – Maglavit – Basarabi – Comani – Desa – Ghidiciu – Bistreț – Dunăreni – Zăvalu – Lișteava – Bechet – Dăbuleni – Ianca – Hotaru – Grojdibodu – Gura Padinii – Orlea – Sucidava – Corabia – Gârcov – Siliștioara – Islaz.

Un drum destul de important trebuie să fi fost cel care urma aproximativ traseul liniei de întărituri din estul Munteniei cunoscut sub numele de *limes Transalutanus*. Acest drum pornea de la Dunăre, probabil din fața orașului Novae, urca pe Vedea trecând prin castrele de la Flămânda, Putinei, Băneasa, Urlui, Scioștea, Roșiorii de Vede, Gresia, Ghioca, Icoana, Urluieni, Izbășești, Săpata de Jos, Albota, Purcăreni, Jidava, Voinești, Rucăr și ajungea dincolo de munte la Cumidava, lângă orașul Râșnov de astăzi (Tudor 1978: 253-257; Bogdan Cătănicu 1997: 78-91). Drumul, considerat principala cale de legătură dintre Muntenia și Dacia intracarpatică, a fost reperat la Săpata de Jos (Christescu 2004: 97, nota 50) sub forma unei dâre de pietriș late de 4-5 m și cercetat în zona Rucăr de către I. Bogdan Cătănicu (Cătănicu 1997: 81) cu ocazia săpăturilor arheologice efectuate în *castellum*-ul de aici, fiind reperat prin urmele roților care au tăiat piatra calcaroasă ce aveau o distanță între ele de 1,50 m. Drumul mergea spre est, după ce trecea râul Dâmbovița, unde mai poate fi sesizat prin urmele roților de care săpate în stâncă distanțate tot la 1,50 m fiind urmărit

avec la route qui partait de Drobeta vers le nord).

Une autre route aussi importante a été la route du Danube, de Dierna jusqu'à Islaz, par Drobeta et Sucidava. Toutes les colonies romaines trouvées sur la rive nord du fleuve et aussi celles de la Plaine de l'Olténie d'aujourd'hui étaient reliées à cette route. Bien qu'elle n'ait pas encore été saisie du point de vue archéologique, l'itinéraire de cette route a été proposé par D. Tudor (Tudor 1978: 56, 470, fig. 150), étant marqué par les localités suivantes: Dierna – Gura Văii – Schela Cladovei – Drobeta – Șimian – Ostrovu Corbului – Rogova – Securicea – Batoți – Crivina – Izvoru Frumos – Țigănași – Ostrovu Mare – Gogoșu – Balta Verde – Izvoare – Pristol – Gârla Mare – Salcia – Cetate – Hunia Mare – Maglavit – Basarabi – Comani – Desa – Ghidiciu – Bistreț – Dunăreni – Zăvalu – Lișteava – Bechet – Dăbuleni – Ianca – Hotaru – Grojdibodu – Gura Padinii – Orlea – Sucidava – Corabia – Gârcov – Siliștioara – Islaz.

Une autre route assez importante devait avoir été celle qui suivait approximativement l'itinéraire de la ligne des renforts de l'est de la Valachie, connu comme *limes Transalutanus*. Cette route commençait à partir du Danube, probablement devant la ville de Novae, remontait le long de Vedea en traversant les camps romains fortifiés de Flămânda, Putinei, Băneasa, Urlui, Scioștea, Roșiorii de Vede, Gresia, Ghioca, Icoana, Urluieni, Izbășești, Săpata de Jos, Albota, Purcăreni, Jidava, Voinești, Rucăr et franchissait la montagne jusqu'à Cumidava, près de l'actuelle ville de Râșnov (Tudor 1978: 253-257; Bogdan Cătănicu 1997: 78-91). Cette route, considérée comme la principale voie reliant la Valachie et la Dacie intracarpatică, a été repérée à Săpata de Jos (Christescu 2004: 97, nota 50) comme une trace de gravier de 4 à 5 m de large et a été recherchée dans la région de Rucăr par I. Bogdan Cătănicu (Bogdan Cătănicu 1997: 81), à l'occasion des fouilles archéologiques menées dans le *castellum* y trouvé, étant repérée par les traces des roues qui avaient taillé la pierre calcaire et dont l'écartement était de 1,50 m. La route allait vers l'est, après avoir franchi la

până la așa-numitul *Drum al Carului* (Cătănicu 1997: 81), situat între Rucăr și Râșnov. Drumul a avut, considerăm noi, un rol mai mult strategic decât economic.

Au existat, de asemenea, și drumuri secundare care nu sunt încă depistate de investigațiile arheologice, dar care trebuie presupuse datorită prezenței de-a lungul căilor naturale importante a unor castre și așezări care trebuiau racordate la rețeaua rutieră principală a Daciei meridionale.

I. Stîngă (Stîngă 1998: 43-44) consideră că teritoriul rural al Drobetei era împânzit de astfel de drumuri secundare ce urmăreau firul pârâurilor interioare propunând o serie de artere locale posibile: drumurile care urmau valea pârâurilor Topolnița, Drincea sau Blahnița, drumurile Orevița Mare – Balta Verde și Drobeta – Vărănic.

Un drum secundar (Tudor 1978: 56) era, probabil și cel avansat de D. Tudor care se ramifica la Pelendava, trecea prin *Aquae* și ajungea la Desa. De asemenea, astfel de artere rutiere locale urmau valea Amaradiei (care se varsă în Jiu din județul Gorj), a Motrului, a Tesluiului sau a Oltețului. Aceste rute nu au fost reperate concret pe teren, probabil, și datorită faptului că aparțineau categoriei de drumuri care erau amenajări simple sub forma unui strat de pământ tasat și uniformizat (*viae terrenae*). Ele sunt însă jalonate de stațiuni (Tudor 1978: *passim*; Stîngă 1994: 43-44; Marinoiu 2004, *passim*.) care s-au impus de multă vreme în literatura arheologică de specialitate prin descoperiri importante care aparțin secolelor II-III p. Chr. (Valea Amaradiei care se pierde în apropiere de Târgu Jiu: Pișteștii din Vale – Bălănești (recent prof. I. Hobeau ne-a comunicat că a observat un drum roman în zona satului Bălănești.) - Glodeni – Ohaba; valea Motrului: Butoiești – Borăscu – Șiacu – Sura – Strâmpțu – Leurda – Cătunele; Valea Tesluiului: Gârlești – Robănești – Bojoiu – Bujoru – Drăgotești – Viișoara și

rivière Dâmbovița, où elle peut être encore saisie par les traces des roues des chariots dont les empreintes sont marquées dans le rocher et qui ont un écartement aussi de 1,50 m, se poursuivant jusqu'à l'ainsi-dite *Route du Chariot* (Bogdan Cătănicu 1997: 81) située entre Rucăr et Râșnov. Nous considérons que cette route a eu surtout un rôle stratégique qu'un rôle économique.

Il y a eu aussi des routes secondaires qui ne sont pas encore détectées par les recherches archéologiques. Il est naturel de supposer leur existence si l'on prend en considération la présence, le long des grands axes naturels, de certains camps romains fortifiés et de colonies qui devaient être connectés au principal réseau routier de la Dacie méridionale.

I. Stîngă (Stîngă 1998: 43-44) estime que le territoire rural de Drobeta était parsemé de telles routes secondaires qui poursuivaient le fil des ruisseaux internes et il propose une série de possibles artères locales: les routes qui poursuivaient la vallée des ruisseaux Topolnița, Drincea ou Blahnița, les routes Orevița Mare – Balta Verde et Drobeta – Vărănic.

D. Tudor a avancé l'idée de l'existence probable d'une autre route secondaire (Tudor 1978: 56) qui se ramifiait à Pelendava, passait par *Aquae* et aboutissait à Desa. De même, de tels axes routiers locaux longeaient la vallée Amaradia (qui se jète dans la rivière Jiu du département de Gorj), la vallée de Motru, la vallée de Teslui ou la vallée de Olteț. Ces routes n'ont pas été concrètement repérées sur le terrain, probablement à cause du fait qu'elles appartenaient à la catégorie de routes qui n'étaient que de simples aménagements se composant de couches de terre tassée et uniformisée (*viae terrenae*). Cependant, elles sont jalonnées par des stations (Tudor 1978: *passim*; Stîngă 1994: 43-44; Marinoiu 2004, *passim*.) qui se sont depuis beaucoup de temps imposées dans la littérature archéologique de spécialité par des découvertes importantes appartenant aux II^e – III^e siècles après J.C.: la Vallée de Amaradia qui se perd près de Târgu-Jiu: Pișteștii din Vale – Bălănești (c'est le professeur I. Hobeau qui nous a récemment

ajungea la Romula).

Așa cum reiese din cele scrise mai sus, principalul drum al Daciei meridionale a fost cel care urma valea Oltului. Secționată în diferite puncte ale sale, la Slăveni, Romula, Stolniceni și Bivolari s-a observat că această arteră rutieră a fost construită dintr-un strat sau două straturi de pietriș care suprapunea un strat de pământ bătut. La Slăveni drumul era flancat de două trotuare realizate din 3-4 rânduri de cărămizi și late de 0,50-0,75 m. La Arutela stratul de pământ bătut era suprapus din dale din piatră, drumul având borduri din blocuri de piatră. Rigole laterale n-au fost sesizate până acum. În defileul Oltului, pe lângă faptul că drumul a fost tăiat în stâncă s-au executat și lucrări de lărgire printr-un podium de lemn, o situație similară întâlnindu-se în clisura Dunării. Avea înfățișarea unui drum suspendat realizat din grinzi și bârne din lemn. Lățimea drumului Oltului, în locurile unde a fost cercetat arheologic, varia fiind de 5,60 m la Slăveni, 6,20 m la Romula, 6 m la Stolniceni și 6,20 m la Arutela. Importanța drumului este reliefată și de cei trei stâlpi miliari descoperiți la Băbiciu de Sus, Gostavăț și Copăceni care atestă refacerile sale în timpul împăraților Septimius Severus și Maximinus Thrax.

Drumul Sucidava – Romula este cunoscut atât arheologic cât și epigrafic. A fost secționat în fața porții de nord a Sucidavei surprinzându-se două faze de construcție ale sale, între două straturi de pietriș interpunându-se unul de dărâmatură. Lățimea sa era de 6 m. Drumul a înregistrat și refaceri ale sale așa cum o demonstrează și stâlpul miliar descoperit aici. Drumul care ieșea prin poarta sudică spre Orlea era flancat cu trotuare din piatră și cărămidă.

Drumul Drobeta - Bumbesti Jiu a fost reperat în unele locuri sub forma unei fâșii de pietriș apărută la suprafața solului în urma arăturilor de toamnă-primăvară. În vicus-ul militar de la Bumbesti Jiu - *Gară*

communiqué avoir observé une route romaine dans la proximité du village Bălănești.) - Glodeni – Ohaba; la Vallée de Motru: Butoiești – Borăscu – Șiacu – Sura – Strâmpțu – Leurda – Cătunele; la Vallée de Teslui: Gârlești – Robănești – Bojoiu – Bujoru – Drăgotești – Vișoara (qui aboutissait jusqu'à Romula).

Ainsi que l'on résulte des mentions antérieures, la principale route de la Dacie méridionale a été incontestablement celle qui poursuivait la vallée de Olt. Bien qu'entrecoupée dans ses différents points, à Slăveni, à Romula, à Stolniceni et à Bivolari, on a observé que cet axe routier a été construit d'une couche ou de deux couches de gravier qui superposaient une autre couche de terre tassée. À Slăveni, la route était bordée de deux trottoirs réalisés de 3 à 4 rangées de briques, ayant 0,50-0,75 m de large. À Arutela, la couche de terre tassée était superposée de dalles de pierre, existant des bordures réalisées de blocs de pierre. On n'a pas saisi jusqu'à présent la présence des rigoles latérales.

Dans le défilé de Olt, en plus du fait que la route a été taillée directement dans le rocher, on a exécuté aussi des travaux d'élargissement, une situation similaire se rencontrant le long de Clisura Dunării. Elle avait l'aspect d'une route suspendue, réalisée de poutres et de chevrons de bois. Dans les sites où on a effectué des recherches archéologiques, la largeur de la route variait, étant de 5,60 m à Slăveni, de 6,20 m à Romula, de 6 m à Stolniceni et de 6,20 m à Arutela. L'importance de la route est mise en évidence aussi par les trois piliers milliaires découverts à Băbiciu de Sus, à Gostavăț et à Copăceni, qui attestent les restaurations successives de cette route aux époques des empereurs Septimius Severus et Maximinus Thrax.

La route Sucidava – Romula est connue à la fois du point de vue archéologique que du point de vue épigraphique. Elle a été coupée devant le portail nord de Sucidava; on a surpris deux phases de sa construction, entre deux couches de gravier s'interposant une couche de débris. Cette route avait 6 m de large. Elle a été aussi refaite, ainsi que le pilier milliaire y

s-a surprins o porțiune din drumul roman care era construit din pietriș pe o lățime ce varia între 2,98 - 5 m. Tot la Bumbesti Jiu, însă în punctul *Vârtop*, în zona estică a castrului s-a secționat un alt segment de drum care urma direcția estică, spre Săcelu. El era realizat dintr-un strat de pietriș și nisip peste care s-a așezat piatră de râu plată. Lățimea era de 4,60 m, iar în laterale avea rigole din piatră pentru scurgerea apelor pluviale.

În ceea ce privește drumul care însoțea *limes Transalutanus* a fost sesizat doar în partea sa nord-estică prin urmele săpate în stâncă de roțile carelor care aveau un ecartament de 1,50 m.

Materialul litic care a fost utilizat la construirea rețelei rutiere din Dacia sudică provenea din vecinătatea locului de executarea drumului, adică din albiile râurilor Olt și Jiu și ale altor pâraie, iar în zona castrului de la Bivolari, probabil, din carierele de piatră de aici.

Rețeaua rutieră din Dacia sudică reprezintă o adaptare a principiilor constructive generale romane la condițiile geologice, geomorfologice și topo-climatice locale. Fără a exagera se disting în Dacia meridională cele trei categorii de drumuri reliefate de Ulpianus (Ulpianus, *Digesta*, XLIII, 8, 2, 21-23): *viae terrenae* (amenajări simple care constau dintr-un strat de pământ tasat și nivelat), *viae glarea stratae* (drumuri realizate din pietriș) și *viae silice stratae* (drumuri pavate cu dale de piatră).

Raportând realitățile Daciei sudice la situația Daciei intracarpatică, unde diferite tronsoane (Ferenczi 1974: 111-127; Răuț, Bozu, Petrovsky 1977: 135-159; Ursuț, Petrică, Winkler 1980: 442-448; Winkler, Blăjan, Cerghi 1980: 63-79; Winkler 1982: 587-589; Ursuț, Petrică 1982: 591-592; Ursuț 1982: 20-22; Pădureanu 1982: 67-74; Ursuț, Mitulescu, Paul, 1982-1983: 201-208; Ursuț, Petrică 1983: 157-162; Ferenczi, Ursuț 1985-1986: 213-214; Ursuț, Isac 1993: 189-192;

découvert le montre. La route qui sortait par le portail sud, vers Orlea, était bordée par des trottoirs de pierre et de briques.

La route Drobeta - Bumbesti Jiu a été repérée dans certains endroits comme une bande de gravier parue à la surface du sol après le labour d'automne - printemps. Dans le *vicus* militaire de Bumbesti Jiu – *Gară*, on a surpris une partie de la route romaine qui a été construite de gravier, ayant une largeur qui variait de 2,98 à 5 m. De même, à Bumbesti Jiu, mais dans le point *Vârtop*, dans la zone orientale du camp romain fortifié, on a découvert un autre segment de route qui allait vers l'est, vers Săcelu. Elle était réalisée d'une couche de gravier et de sable superposée de pierre plate de rivière. Elle avait 6,40 m de large et ses côtés étaient bordés de rigoles de pierre pour le drainage des eaux pluviales.

En ce qui concerne la route qui suivait *limes Transalutanus*, elle a été identifiée seulement dans sa partie de nord-est grâce aux traces taillées dans le rocher par les roues des chariots dont l'écartement était de 1,50 m.

Le matériel lithique qui a été utilisé pour construire le réseau routier de la Dacie méridionale provenait de la proximité de l'endroit de l'exécution de la route, plus précisément des lits des rivières Olt et Jiu et aussi des lits des ruisseaux, tandis que dans la zone du camp romain fortifié de Bivolari il provenait probablement des carrières de pierre y trouvées.

Le réseau routier de la Dacie méridionale représente une adaptation des principes constructifs généraux romains aux conditions géologiques, géomorphologiques et topo-climatiques locales. On distingue dans la Dacie méridionale, sans aucune exagération, les trois catégories de routes mises en évidence par Ulpianus (Ulpianus, *Digesta*, XLIII, 8, 2, 21-23): *viae terrenae* (des aménagements simples consistant d'une couche de terre tassée et nivelée), *viae glarea stratae* (des routes réalisées de gravier) et *viae silice stratae* (des routes pavées de dalles de pierre).

En rapportant les réalités de la Dacie méridionale à la situation de la Dacie

Blăjan, Theiss, Preda 1994: 167-197; Ursuț, Petrică 1994: 209-214; Ursuț 1997: 597-604; Ursuț, Stanciu 1997: 605-608; Mitrofan 1997: 613-619; Blăjan, Theiss 2000: 217-260; Fodorean 2001: 60-76) de drum au fost investigate cu acuritate, constatăm numeroase analogii atât în ceea ce privește sistemul de construcție, cât și în sensul amenajării arterelor rutiere în funcție de caracteristicile mediului geografic local. Rețeaua rutieră din Dacia meridională, ca de altfel din întreaga Dacie romană a fost concepută în mare parte încă din timpul războaielor dacice ale lui Traian, ulterior completată și consolidată de urmașii săi.

În legătură cu mijloacele de transport care au circulat pe drumurile Daciei de la sud de Carpați informațiile sunt lacunare. Însă, fără îndoială erau asemenea celor care străbăteau rețeaua rutieră a întregii lumi romane. Recent, N. Gudea (Gudea 1996:105-118) a încercat reconstituirea unor mijloace de transport care circulau în provinciile dacice având ca elemente de identificare reprezentările de pe monumentele de piatră sau miniaturale ceramice, diferite subansamble de care și urmele roților de la aceste vehicule. În repertoriul realizat de acesta se regăsesc și câteva piese descoperite pe teritoriul Daciei meridionale la Drobeta (Gudea 1996: 111), Sucidava (Tudor 1978: 105) (pl.IV/1), Romula (Tudor 1938: 29, fig. 35/1,2.) (pl. IV/3, a, b) și dintr-un loc neprecizat (Gramatopol 1982: 262, pl. XXVII/20.) de pe raza județului Dolj (pl. IV/2) care reprezintă sau au aparținut unor vehicule antice. De la Sucidava provine un car miniatural din ceramică care are patru roți cu spițe, fiind sugerat calul, o parte a harnașamentului acestuia și personajul care-l dirija. La Drobeta și Romula au fost descoperite piese de susținere pentru suspensie cu un singur braț lateral deschis în formă de vultur sau cap rotund. De la Răcari provin cuie care se pare erau utilizate la fixarea osiilor de care, iar la Arutela s-au găsit potcoave (Amon 2004:

intracarpatiche, où de différentes tronçons de route (Ferenczi 1974: 111-127; Răuț, Bozu, Petrovsky 1977: 135-159; Ursuț, Petrică, Winkler 1980: 442-448; Winkler, Blăjan, Cerghi 1980: 63-79; Winkler 1982: 587-589; Ursuț, Petrică 1982: 591-592; Ursuț 1982: 20-22; Pădureanu 1982: 67-74; Ursuț, Mitulescu, Paul, 1982-1983: 201-208; Ursuț, Petrică 1983: 157-162; Ferenczi, Ursuț 1985-1986: 213-214; Ursuț, Isac 1993: 189-192; Blăjan, Theiss, Preda 1994: 167-197; Ursuț, Petrică 1994: 209-214; Ursuț 1997: 597-604; Ursuț, Stanciu 1997: 605-608; Mitrofan 1997: 613-619; Blăjan, Theiss 2000: 217-260; Fodorean 2001: 60-76) ont été rigoureusement étudiés, on constate de nombreuses similitudes tant en ce qui concerne le système de leur construction mais aussi en ce qui concerne l'aménagement des axes routiers en fonction des caractéristiques de l'environnement géographique local.

Le réseau routier de la Dacie méridionale, ainsi que le réseau routier de toute la Dacie romaine a été conçu en grande partie dès l'époque des guerres daces de Trajan, étant ultérieurement complété et renforcé par ses successeurs.

Les informations relatives aux moyens de transport qui ont circulé sur les routes de la Dacie du sud des Carpates sont lacunaires. Mais ils ressemblaient sans doute à ceux qui traversaient le réseau routier du monde romain entier. C'est N. Gudea (Gudea 1996:105-118) qui a essayé plus récemment de reconstituer certains moyens de transport qui circulaient à travers les provinces daces, considérant les représentations trouvées sur les monuments en pierre ou sur les miniatures en céramique, les différentes parties composantes de chariot et les traces des roues de ces véhicules comme éléments d'identification de ces moyens de transport. Il a réalisé un répertoire où on trouve aussi quelques pièces découvertes sur le territoire de la Dacie méridionale à Drobeta (Gudea 1996: 111), à Sucidava (Tudor 1978: 105) (pl.IV/1), à Romula (Tudor 1938: 29, fig. 35/1,2.) (pl. IV/3, a, b) et dans un endroit indéterminé (Gramatopol 1982: 262, pl. XXVII/20) de la région du département de Dolj

171). De asemenea în sectorul nord-estic al drumului care urma linia de fortificații *limes Transalutanus*, I. Bogdan Cătănicu a observat urmele roților de car imprimate în piatra calcaroasă care aveau un ecartament de 1,50 m. Același ecartament al roților a fost observat și la Sucidava (Tudor 1974: 31; Toropu, Mărgărit-Tătulea 1987: 76).

BIBLIOGRAFIE

Amon 2004- L. D. Amon, *Armamentul și echipamentul armatei romane din Dacia sud-carpatică*, Craiova.

Aurelius Victor, *De Caesaribus*, 13, 3, în **FHDR**, II.

Benea 1999- D. Benea, *Dacia sud-vestică în secolele III-IV. Interferențe spirituale*, II, Timișoara.

Benea 2001, D. Benea, *Dacia pe Tabula Peutingeriana*, în **IMDT**, Timișoara.

Blăjan, Theiss, Preda 1994- M. Blăjan, W. Theiss, P. V. Preda, *Studiul geologic și arheologic și tehnic al „Drumului lui Traian”*. *Tronsonul, Războieni- Bogata (Turda)*, **AMN** 31, 1, p. 167-197;

Blăjan, Theiss 2000- M. Blăjan, W. Theiss, *Beiträge zur Rekonstruktion des Strassenetzes von Apulum*, în *Army and Urban Development in the Danubian Provinces of the Roman Empire*, Alba Iulia, p. 217-260.

Bogdan Cătănicu 1997- I. Bogdan Cătănicu, *Muntenia în sistemul defensiv al Imperiului*

roman, secolele II-III p. Chr., Alexandria.

Chevalier 1972- R. Chevalier, *Les voies romaines*, Paris.

Christescu 2004- V. Christescu, *Viața economică a Daciei romane (Contribuții la o reconstituire istorică)*, București.

Eminet 1973- R. Eminet, *Construcția drumurilor*, București.

Ferenczi 1974- I. Ferenczi 1974, *Opinii vechi și noi în legătură cu drumurile între Dacia, Panonia și Moesia Superior prin „Barbaricum”*, în *Tibiscus* 3.

(pl. IV/2); ces pièces représentent elles-mêmes ou ont appartenu à des véhicules anciens. Un chariot en céramique, en miniature, provient de Sucidava; on observe quatre roues à rayons, on suggère l'allure du cheval, une partie de son harnais et le personnage qui le dirigeait. À Drobeta et à Romula, on a découvert des pièces de soutien pour la suspension à un seul bras, en forme d'aigle ou de tête ronde. De même, à Răcari, on a découvert des clous qui, apparemment, ont été utilisés pour fixer les essieux des chariots, tandis qu'à Arutela, on a découvert des fers à cheval (Amon 2004: 171.). Toujours dans le secteur nord-est de la route qui suivait la ligne de fortifications *limes Transalutanus*, I. Bogdan Cătănicu a observé les traces des roues de chariot imprimées dans la pierre calcaire dont l'écartement était de 1,50 m. On a observé aussi le même écartement des roues des chariots à Sucidava (Tudor 1974: 31; Toropu, Mărgărit-Tătulea 1987: 76).

BIBLIOGRAPHIE

Amon 2004- L. D. Amon, *Armamentul și echipamentul armatei romane din Dacia sud-carpatică*, Craiova.

Aurelius Victor, *De Caesaribus*, 13, 3, în **FHDR**, II.

Benea 1999- D. Benea, *Dacia sud-vestică în secolele III-IV. Interferențe spirituale*, II, Timișoara.

Benea 2001, D. Benea, *Dacia pe Tabula Peutingeriana*, în **IMDT**, Timișoara.

Blăjan, Theiss, Preda 1994- M. Blăjan, W. Theiss, P. V. Preda, *Studiul geologic și arheologic și tehnic al „Drumului lui Traian”*. *Tronsonul, Războieni- Bogata (Turda)*, **AMN** 31, 1, p. 167-197.

Blăjan, Theiss 2000- M. Blăjan, W. Theiss, *Beiträge zur Rekonstruktion des Strassenetzes von Apulum*, în *Army and Urban Development in the Danubian Provinces of the Roman Empire*, Alba Iulia, p. 217-260.

Bogdan Cătănicu 1997- I. Bogdan Cătănicu, *Muntenia în sistemul defensiv al Imperiului*

- Ferenczi, Ursuț 1985-1986- I. Ferenczi, D. Ursuț, *Cercetări de topografie arheologică privind drumul roman imperial Napoca – Porolissum (Tronsonul Bacișu-Șardu, jud. Cluj)* în **AMN** 22-23, p. 213-214.
- Florescu 1985- R. Florescu, *Drumurile lui Traian la sud de Carpați în războaiele dacice. O nouă interpretare a imaginilor Columnei lui Traian*, în **Drobeta** 6.
- Fodorean 2001- F. Fodorean, *Observații în legătură cu infrastructura și suprastructura drumurilor romane din Dacia Porolissensis*, în **RB** 15.
- Gherghe 1997- P. Gherghe, *Cetăți și așezări geto-dacice din Oltenia*, Craiova.
- Gherghe 1999- P. Gherghe, *Relații economice ale geto-dacilor din Oltenia cu lumea elenistică și romană*, în **Oltenia** 11.
- Glodariu 1974- I. Glodariu, *Relații comerciale ale Daciei cu lumea elenistică și romană*, Cluj.
- Gramatopol 1982- M. Gramatopol, *Dacia antiqua*, București.
- Gudea 1996- N. Gudea, *Porolissum. Un complex daco-roman la marginea de nord a Imperiului Roman. Vama romană. Monografie arheologică. Contribuții la cunoașterea sistemului vamal din provinciile dacice*, II, Cluj Napoca.
- Hortopan 2005- D. Hortopan, **Litua**, 11, 2005.
- Ionescu, Calotoiu, Marinoiu 1994- D. Ionescu, Gh. Calotoiu, V. Marinoiu, *Bumbești Jiu – „Vârtope”* (raport arheologic) în **Cronica cercetărilor arheologice, campania 1993** (a XXVIII-a sesiune națională de rapoarte arheologice, Satu Mare, 12-15 mai 1994).
- Lascu 1986- N. Lascu, *Călători și exploratori în antichitate*, Cluj-Napoca.
- Marinoiu 1992, V. Marinoiu, *Cercetările arheologice de la Vârtope–Bumbești Jiu*, în **Litua** 5.
- Marinoiu 2004, V. Marinoiu, *Romanitate în nordul Olteniei*, Tîrgu Jiu.
- Mitrofan 1997- I. Mitrofan, *Concernant la structure des voies romaines en Dacie*, în **AMN** 34, 1, p. 613-619.
- roman, secolele II-III p. Chr., Alexandria.
- Chevalier 1972- R. Chevalier, *Les voies romaines*, Paris.
- Christescu 2004- V. Christescu, *Viața economică a Daciei romane (Contribuții la o reconstituire istorică)*, București.
- Eminet 1973- R. Eminet, *Construcția drumurilor*, București.
- Ferenczi 1974- I. Ferenczi 1974, *Opinii vechi și noi în legătură cu drumurile între Dacia, Panonia și Moesia Superior prin „Barbaricum”*, în *Tibiscus* 3.
- Ferenczi, Ursuț 1985-1986- I. Ferenczi, D. Ursuț, *Cercetări de topografie arheologică privind drumul roman imperial Napoca – Porolissum (Tronsonul Bacișu-Șardu, jud. Cluj)* în **AMN** 22-23, p. 213-214;
- Florescu 1985- R. Florescu, *Drumurile lui Traian la sud de Carpați în războaiele dacice. O nouă interpretare a imaginilor Columnei lui Traian*, în **Drobeta** 6.
- Fodorean 2001- F. Fodorean, *Observații în legătură cu infrastructura și suprastructura drumurilor romane din Dacia Porolissensis*, în **RB**, 15.
- Gherghe 1997- P. Gherghe, *Cetăți și așezări geto-dacice din Oltenia*, Craiova.
- Gherghe 1999- P. Gherghe, *Relații economice ale geto-dacilor din Oltenia cu lumea elenistică și romană*, în **Oltenia** 11.
- Glodariu 1974- I. Glodariu, *Relații comerciale ale Daciei cu lumea elenistică și romană*, Cluj.
- Gramatopol 1982- M. Gramatopol, *Dacia antiqua*, București.
- Gudea 1996- N. Gudea, *Porolissum. Un complex daco-roman la marginea de nord a Imperiului Roman. Vama romană. Monografie arheologică. Contribuții la cunoașterea sistemului vamal din provinciile dacice*, II, Cluj-Napoca.
- Hortopan 2005- D. Hortopan, **Litua**, 11, 2005.
- Ionescu, Calotoiu, Marinoiu 1994- D. Ionescu, Gh. Calotoiu, V. Marinoiu, *Bumbești Jiu – „Vârtope”* (raport arheologic) în **Cronica cercetărilor arheologice, campania 1993** (a XXVIII-a sesiune națională de rapoarte arheologice, Satu Mare, 12-15 mai 1994).
- Lascu 1986- N. Lascu, *Călători și exploratori în antichitate*, Cluj-Napoca.
- Marinoiu 1992, V. Marinoiu, *Cercetările arheologice de la Vârtope–Bumbești Jiu*, în **Litua** 5.
- Marinoiu 2004, V. Marinoiu, *Romanitate în nordul Olteniei*, Tîrgu Jiu.
- Mitrofan 1997- I. Mitrofan, *Concernant la structure des voies romaines en Dacie*, în **AMN** 34, 1, p. 613-619.

- Oța 1994- L. Oța, *Bumbești Jiu-„Gară”*, sectorul B (cuprins între șoseaua națională nr. 66 și calea ferată Târgu – Jiu – Petroșani) (raport arheologic) în **Cronica cercetărilor arheologice, campania 1993** (a XXVIII-a sesiune națională de rapoarte arheologice, Satu Mare, 12-15 mai 1994).
- Pădureanu 1982- E. D. Pădureanu, *O contribuție la problema drumului roman pe cursul mijlociu al Mureșului Ziridava* 14, p. 67-74;
- Petolescu 1973- C. C. Petolescu, *Castra Nova (în legătură cu două ipoteze)*, în **Apulum** 11.
- Petolescu 1981- C.C. Petolescu, **RI**, 34, 1981,4, p. 711.
- Petolescu 1986- C. C. Petolescu, *Cercetările arheologice din castrul roman de la Cătunele-Gorj(1982, 1983, 1984)*, în **Litua**, 3.
- Petolescu 1998- C.C. Petolescu, *Dacia în Tabula Peutingeriană*, în **Thraco-Dacica** 19, 1-2.
- Petrovič 1986- P. Petrovič, *Rimski put u Djerdapu*, în **Starinar** 37.
- Răuț, Bozu și Petrovszky 1977- O. Răuț, O. Bozu și R. Petrovszky, *Drumurile romane din Banat*, în **Banatica** 4.
- Stîngă 1998- I. Stîngă, *Viața economică la Drobeta în secolele II-VI p.Ch.*, București.
- Ștefulescu 1894- Al. Ștefulescu, *Castrul și drumul roman din Gorjiu*, în **Jiul** 1.
- Toropu, Mărgărit-Tătulea 1987- O. Toropu, C. Mărgărit-Tătulea, *Sucidava-Celei*, București.
- Tudor 1978 - D. Tudor, *Oltenia Romană*⁴ București.
- Tudor 1938- D.Tudor, *Monumente inedite din Romula*, în **BCMI** 34.
- Tudor 1938- D. Tudor, *Miliarium de la Constantin cel Mare descoperit în Dacia*, în **AO** 17.
- Tudor 1940- D. Tudor *Ein Konstantinischen Meilenstein*, Serta Hoffileriana Zagreb.
- Tudor 1968- D. Tudor, *Centrul militar roman de la Buridava*, în **SMMIM**, 1.
- Tudor 1971- D. Tudor, *Podurile romane de la Dunărea de Jos*, București.
- antichitate*, Cluj-Napoca.
- Marinoiu 1992, V. Marinoiu, *Cercetările arheologice de la Vârtop–Bumbești Jiu*, în **Litua** 5.
- Marinoiu 2004, V. Marinoiu, *Romanitate în nordul Olteniei*, Târgu-Jiu.
- Mitrofan 1997- I. Mitrofan, *Concernant la structure des voies romaines en Dacie*, în **AMN** 34, 1, p. 613-619;
- Oța 1994- L. Oța, *Bumbești Jiu-„Gară”*, sectorul B (cuprins între șoseaua națională nr. 66 și calea ferată Târgu–Jiu – Petroșani) (raport arheologic) în **Cronica cercetărilor arheologice, campania 1993** (a XXVIII-a sesiune națională de rapoarte arheologice, Satu Mare, 12-15 mai 1994).
- Pădureanu 1982- E. D. Pădureanu, *O contribuție la problema drumului roman pe cursul mijlociu al Mureșului Ziridava* 14, p. 67-74.
- Petolescu 1973- C. C. Petolescu, *Castra Nova (în legătură cu două ipoteze)*, în **Apulum** 11
- Petolescu 1981- C.C. Petolescu, **RI**, 34, 1981, 4, p. 711.
- Petolescu 1986- C. C. Petolescu, *Cercetările arheologice din castrul roman de la Cătunele-Gorj(1982, 1983, 1984)*, în **Litua**, 3.
- Petolescu 1998- C.C. Petolescu, *Dacia în Tabula Peutingeriană*, în **Thraco-Dacica** 19, 1-2.
- Petrovič 1986- P. Petrovič, *Rimski put u Djerdapu*, în **Starinar** 37.
- Răuț, Bozu, Petrovszky 1977- O. Răuț, O. Bozu, R. Petrovszky, *Drumurile romane din Banat*, în **Banatica** 4.
- Stîngă 1998- I. Stîngă, *Viața economică la Drobeta în secolele II-VI p.Ch.*, București.
- Ștefulescu 1894- Al. Ștefulescu, *Castrul și drumul roman din Gorjiu*, în **Jiul** 1.
- Toropu, Mărgărit-Tătulea 1987- O. Toropu, C. Mărgărit-Tătulea, *Sucidava-Celei*, București.
- Tudor 1978 - D. Tudor, *Oltenia Romană*⁴ București.
- Tudor 1938- D.Tudor, *Monumente inedite din Romula*, în **BCMI** 34.
- Tudor 1938- D. Tudor, *Miliarium de la Constantin cel Mare descoperit în Dacia*, în **AO** 17.
- Tudor 1940- D. Tudor *Ein Konstantinischen Meilenstein*, Serta Hoffileriana Zagreb.

- Tudor 1974- D. Tudor, *Sucidava*, București.
- Tudor et alii 1973, Tudor, D., Poenaru-Bordea, Gh., Vlădescu, Cr.M., *Arutela III-IV. Observații asupra campaniilor arheologice din 1969-1970*, în **SMMIM**, 6.
- Tudor, Davidescu 1976- D.Tudor, M. Davidescu *Săpăturile arheologice din castrul roman de la Cătunele, județul Gorj*, în **Drobeta**, 2.
- Ulpianus, *Digesta*, XLIII, 8, 2, 21-23.
- Ursuț 1982- D. Ursuț, *Ramificația drumului roman imperial spre castrul de la Potaissa*, în **Potaissa** 3, p. 20-22.
- Ursuț 1997- D. Ursuț, *Drumul roman imperial în vatra municipiului Cluj-Napoca* în **AMN** 34, 1, p. 597-604.
- Ursuț, Petrică, Winkler 1980- D. Ursuț, P. Petrică, I. Winkler, *Cîteva considerații geotopografice privind traseul drumului roman Potaissa – Napoca în sectorul Cluj – Napoca – Aiton*, în **AMN** 17, p. 442-448.
- Ursuț, Petrică 1982- D. Ursuț, P. Petrică, *Scurtă analiză topometrică a sectorului de drum roman cuprinsă între km. 8+750 și intrarea în municipiul Turda*, în **AMN** 19, p. 591-592
- Ursuț, Mitulescu, Paul 1982-1983- D. Ursuț, A. Mitulescu, P. Paul, *Drumul roman Sarmizegetusa–Ostrov. Aspecte geotopometrice*, în **Sargeția** 16-17, p. 201-208.
- Ursuț, Isac 1993- D. Ursuț, D. Isac, **Politique edilitaire dans les provinces de l'Empire romaine (II eme-IV eme siecles apres J. C.)**, Cluj – Napoca.
- Ursuț, Petrică 1983- D. Ursuț, M. Petrică, *Cercetări topo-arheologice privind drumul roman de la Aiud-„Căprioara”*, în **Apulum** 21, p. 157-162.
- Ursuț, Petrică 1994- D. Ursuț, P. Petrică, *Drumul roman imperial în sectorul Aiton-Tureni. Caracteristici geografice și topometrice*, în **AMN** 31, 1, p. 209-214.
- Ursuț, Stanciu 1997- D. Ursuț, I. Stanciu, *Un fragment din drumul roman Cluj-Napoca- Gilău* în **AMN** 34, 1, p. 605-608.
- Vlădescu 1986- Cr. M. Vlădescu, *Fortificațiile romane din Dacia Inferior*, Tudor 1968- D. Tudor, *Centrul militar roman de la Buridava*, în **SMMIM**, 1.
- Tudor 1971- D. Tudor, *Podurile romane de la Dunărea de Jos*, București.
- Tudor 1974- D. Tudor, *Sucidava*, București.
- Tudor et alii 1973, Tudor, D., Poenaru-Bordea, Gh., Vlădescu, Cr.M., *Arutela III-IV. Observații asupra campaniilor arheologice din 1969-1970*, în **SMMIM**, 6.
- Tudor, Davidescu 1976- D.Tudor, M. Davidescu *Săpăturile arheologice din castrul roman de la Cătunele, județul Gorj*, în **Drobeta**, 2.
- Ulpianus, *Digesta*, XLIII, 8, 2, 21-23.
- Ursuț 1982- D. Ursuț, *Ramificația drumului roman imperial spre castrul de la Potaissa*, în **Potaissa** 3, p. 20-22.
- Ursuț 1997- D. Ursuț, *Drumul roman imperial în vatra municipiului Cluj-Napoca* în **AMN** 34, 1, p. 597-604.
- Ursuț, Petrică, Winkler 1980- D. Ursuț, P. Petrică, I. Winkler, *Cîteva considerații geotopografice privind traseul drumului roman Potaissa – Napoca în sectorul Cluj – Napoca – Aiton*, în **AMN** 17, p. 442-448.
- Ursuț, Petrică 1982- D. Ursuț, P. Petrică, *Scurtă analiză topometrică a sectorului de drum roman cuprinsă între km. 8+750 și intrarea în municipiul Turda*, în **AMN** 19, p. 591-592.
- Ursuț, Mitulescu, Paul 1982-1983- D. Ursuț, A. Mitulescu, P. Paul, *Drumul roman Sarmizegetusa–Ostrov. Aspecte geotopometrice*, în **Sargeția** 16-17, p. 201-208.
- Ursuț, Isac 1993- D. Ursuț, D. Isac, **Politique édilitaire dans les provinces de l'Empire romain (II ème-IV ème siècles après J. C.)**, Cluj – Napoca.
- Ursuț, Petrică 1983- D. Ursuț, M. Petrică, *Cercetări topo-arheologice privind drumul roman de la Aiud-„Căprioara”*, în **Apulum** 21, p. 157-162.
- Ursuț, Petrică 1994- D. Ursuț, P. Petrică, *Drumul roman imperial în sectorul Aiton-Tureni. Caracteristici geografice și topometrice*, în **AMN** 31, 1, p. 209-214.
- Ursuț, Stanciu 1997- D. Ursuț, I. Stanciu, *Un fragment din drumul roman Cluj-Napoca- Gilău* în **AMN** 34, 1, p. 605-608.

Craiova.

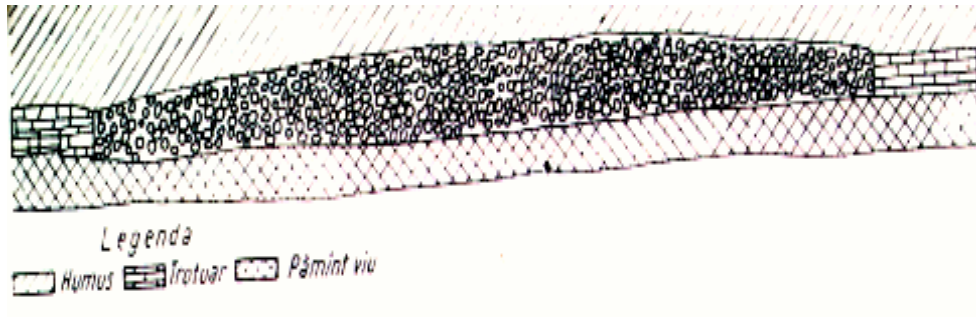
Winkler 1982- I. Winkler, *Drumul roman Napoca – Potaissa (II)*, în **Acta MN** 19, p. 587-589

Winkler, Blăjan, Cerghi 1980- I. Winkler, M. Blăjan, T. Cerghi, *Drumul roman Napoca – Potaissa (I)*, în **Potaissa** 2, p. 63-79.

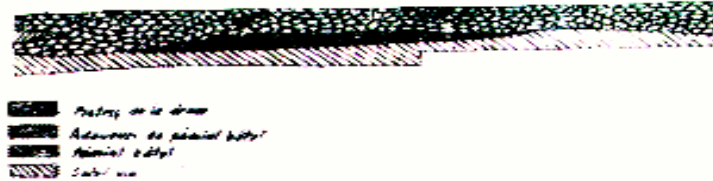
Vlădescu 1986- Cr. M. Vlădescu, *Fortificațiile romane din Dacia Inferior*, Craiova

Winkler 1982- I. Winkler, *Drumul roman Napoca – Potaissa (II)*, în **Acta MN** 19, p. 587-589.

Winkler, Blăjan, Cerghi 1980- I. Winkler, M. Blăjan, T. Cerghi, *Drumul roman Napoca – Potaissa (I)*, în **Potaissa** 2, p. 63-79.



1. Slăveni. Profilul drumului roman (după D. Tudor).



2. Romula. Profilul drumului roman (după Cr. M. Vlădescu).

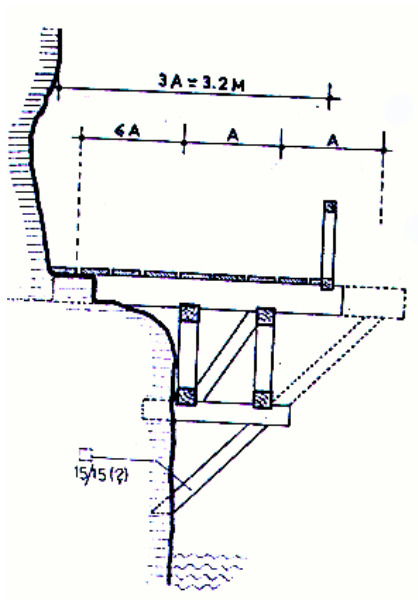


3. Arutela. Drumul roman în fața porții pretoriene a castrului (după Cr. M. Vlădescu).

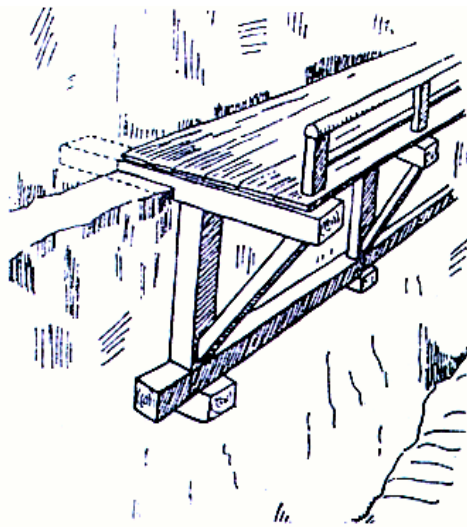


4. Sucidava. Stâlp miliar (după D. Tudor).

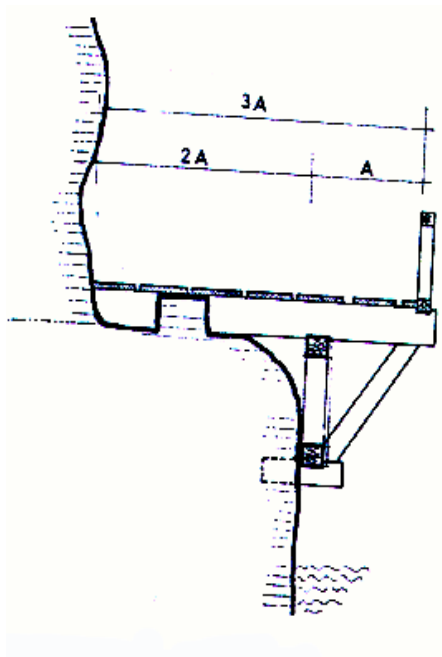
Pl. II



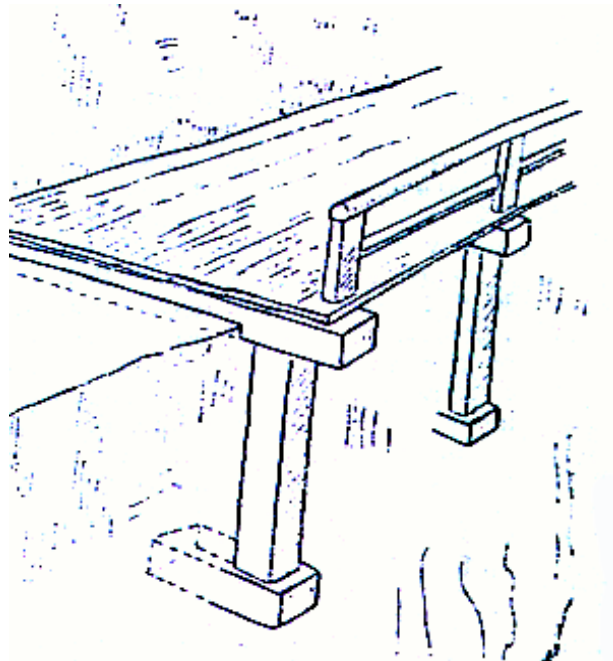
1



2

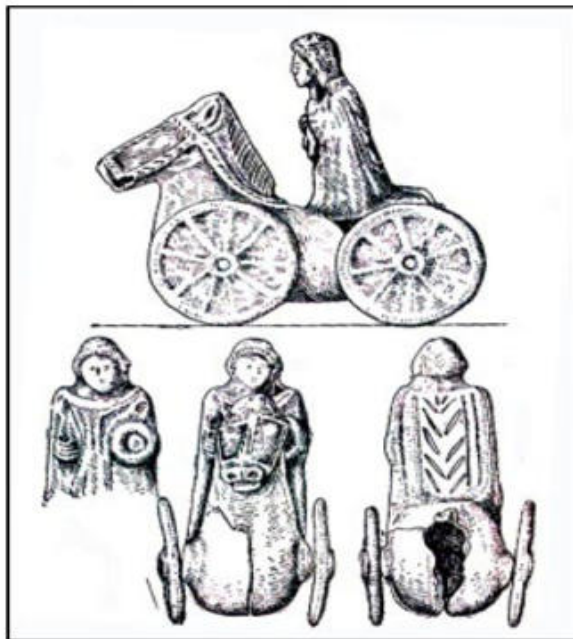


3

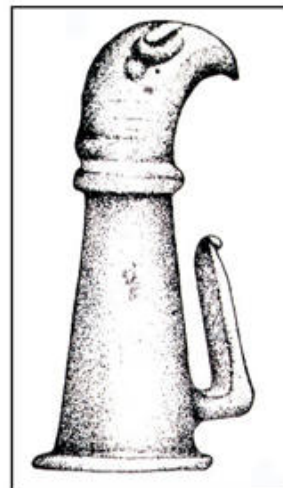


4

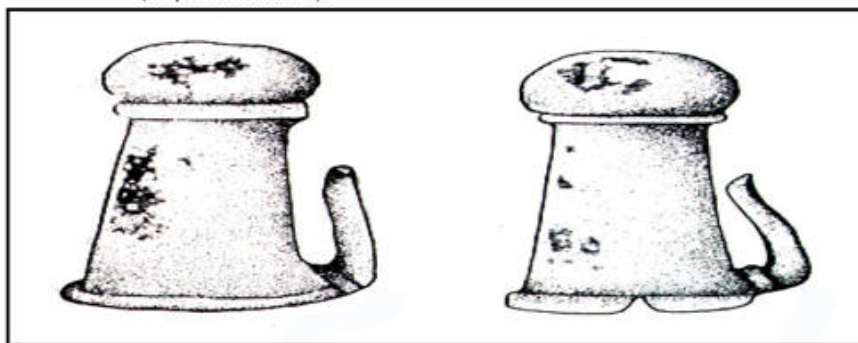
Pl. III. Reconstituirea drumului roman în clisura Dunării (2, 4 după Swoboda; 1, 3 după Gušić).



1. Sucidava. Car miniatural din lut (după N. Gudea).



2. Dolj (loc neprecizat). Piesă de car din bronz (după N. Gudea).



3. Romula. Piese de car din bronz (a, b după N. Gudea).

PI. IV