

Considerații privind rețeaua rutieră romană din Dacia meridională în secolele II-III p. Chr.

Dumitru HORTOPAN

Istoriografia arterelor de comunicații romane din Dacia meridională a debutat la sfârșitul veacului al XVII-lea prin activitatea¹ lui Luigi Ferdinand de Marsigli (1653 - 1730), italian la origine, dar care s-a înrolat ca ofițer de geniu în armata Imperiului austriac. În această calitate și în contextul războaielor austro- otomane de la sfârșitul secolului al XVII-lea și începutul secolului al XVIII-lea care au afectat aproape exclusiv teritoriul Principatelor dunărene, L. F. de Marsigli realizează în 1689 o călătorie în Oltenia de unde culege informații și chiar cercetează orașe, castre, inscripții și drumuri romane.

O perioadă îndelungată din veacul al XIX-lea cercetările de teren, cu puține excepții, au fost efectuate cu multă nepricepere, iar informațiile au fost prelucrate după criterii aleatorii, neștiințifice². În 1845, în urma unei călătorii prin Muntenia A. T. Laurian a realizat o serie de observații și asupra drumurilor romane³.

Primul tablou asupra rețelei rutiere romane din Dacia meridională a fost alcătuit de germanul Carl Schuchhardt în 1885⁴. Tot la sfârșitul secolului al XIX-lea, investigații concrete de teren, a efectuat Gr. Tocilescu⁵ care a străbătut și cercetat aproape întreg teritoriul Olteniei. Având în P. Polonic un excelent colaborator, Gr. Tocilescu a întreprins săpături în toate marile situri de epocă romană din Dacia sudică, a studiat valurile și drumurile propunând trasee, unele confirmate de cercetări și astăzi. Pentru perioada interbelică se remarcă contribuțiile lui V. Christescu⁶ și E. Panaitescu⁷. Acum debutează și activitatea prodigioasă a lui D. Tudor care a dominat timp de peste patru decenii cercetările arheologice din Dacia de la sud de Carpați. Personalitate de prim rang în galeria arheologilor și istoricilor români, D. Tudor a exploatat științific la maximum manuscrisele lui Gr. Tocilescu, care coroborate cu investigațiile și

studiile personale și ale altor cercetători, avea să elaboreze monumentală lucrare „Oltenia romană”, tipărită în patru ediții (1942, 1959, 1968, 1978). Îmbunătățită substanțial la fiecare apariție, „Oltenia romană” este o lucrare indispensabilă pentru orice cercetător care dorește să abordeze problematica complexă a epocii romane din teritoriul mărginit de Carpați, Olt și Dunăre. D. Tudor a reluat studiarea arterelor rutiere din Dacia sudică afirmând, că, deși sunt „insuficient cercetate, drumurile romane din Oltenia, se arată a fi destul de numeroase”⁷⁸ (pl. I). Tot lui i se datorează și lucrarea despre podurile romane de la Dunărea de Jos⁹, dar și importante monografii ale centrelor urbane Drobeta¹⁰, Romula¹¹ și Sucidava¹². De asemenea, nu trebuie omise nici preocupările sale cu privire la cunoașterea porturilor și amenajărilor portuare¹³ din zona olteană a Dunării la care au mai contribuit M. Davidescu¹⁴ și I. Stîngă¹⁵.

În ultimele două decenii au fost elaborate studii¹⁶, sinteze¹⁷ și monografii¹⁸ care, deși avansează traseul unor eventuale drumuri secundare – care fără îndoială au existat – nesăzitate concret pe teren, au valoarea unor simple ipoteze mai mult sau mai puțin credibile. De altfel, în marea lor majoritate, ele rămân tributare traseelor jalonate de „Oltenia romană” a lui D. Tudor.

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.

Rețeaua rutieră romană a avut o funcționalitate diversă servind la propagarea ideilor, culturii și civilizației romane.

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 largă¹⁹. 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.

Mărturiile pe care se fundamentează 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, o copie medievală a unei hărți antice.²⁰

În *Tabula Peutingeriana* sunt menționate două drumuri principale: *Drobeta – Romula și Romula – Caput Stenarum* (pl. III).

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. 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 pe 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,²¹ iar ulterior la Butoiești²² neexcluzându-se nici o eventuală localizare a sa la Botoșești-Paia²³. De asemenea, s-a afirmat că acest drum, pentru tronsonul de început, cunoaște două variante²⁴, 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 opinii²⁵. De la Pelendava drumul trecea probabil prin Robănești – Bujoru, urma valea Teslului prin Drăgotești – Vișoara și ajungea la Romula. Această ipoteză poate fi acceptată în eventualitatea în care *Castra Nova* din *Tabula Peutingeriana* este identică cu Vișoara²⁶. În caz contrar, dacă este localizată la Puțuri²⁷, traseul ar fi următorul: Pelendava – Cârcea – Romanești – Leu – Puțuri (*Castra Nova*) – Zănoaga – Ciocănești – Frăsinetul de Pădure – Romula. Totodată, *Castra Nova*²⁸ 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.

La Romula se realiza joncțiunea cu drumurile romane care veneau de la 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 arheologice²⁹ cât și prin stâlpul miliar³⁰ (pl. II/4) din secolul al IV-lea, când este refăcut de Constantin cel Mare (306-337). 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 asemenea, drumul, care ieșea prin poarta de sud a Sucidavei și ocolea spre vest către așezarea rurală de la Orlea, era construit din mai multe straturi de pietriș. Avea lățimea de 6 m, iar la margini trotuare din piatră și cărămidă.

Un alt drum principal era cel care pornea de la Islaz și urma malul drept al Oltului.

La Slăveni, drumul (pl. II/1) a fost mai întâi secționat în anul 1964, în zona edificiului termal³¹. 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 – 0,30m. 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. 0,50-0,75m.

La aproximativ 100 m nord s-a trasat o altă secțiune³², care avea un profil diferit față de cea precedentă. Sub pământul arabil, la 0,30 m adâncime față de nivelul actual de 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.

Un alt punct unde s-au observat elemente de infrastructură se află în zona Romulei. Drumul (pl. II/2) a fost secționat în anul 1969³³ la intrarea dinspre sud 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.

La Buridava drumul a fost investigat în anul 1962³⁴. El a apărut la o adâncime de 0,45 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 fluviale.

În zona satelor Valea Răii și Râureni, drumul a fost detectat sub forma unei fâșii de pietriș, denumite de localnici *drumul lui Traian*.

La Arutela, drumul a fost secționat în fața porții pretoriene³⁵ (pl. II/3). Drumul era pavat cu dale de piatră și mărginit cu blocuri mari de piatră. Dalele și blocurile de piatră aveau dimensiuni variate cuprinse, primele între 0,12 x 0,16 – 0,24 x 0,30 m, iar ultimele între 0,35 x 0,50 – 0,50 x 0,65 m. Pavajul suprapunea un strat de pământ bătut, gros de 0,45 m. Drumul avea lățimea de 6,20 m.

În defileul Oltului, drumul a fost săpat în stâncă, observându-se totodată și lucrări de lărgire a lui printr-un podium de lemn, realizat într-o tehnică similară cu cea din clisura Dunării³⁶(pl. IV/1-4). În acest sector, drumul a fost sesizat în mai multe puncte, identificându-se lucrările de tăiere în stâncă, precum și găurile orizontale pentru fixarea grinzilor din lemn.

Pe drumul care urma valea Oltului au fost descoperiți trei stâlpi miliari. Unul dintre aceștia provine de la Băbiciu de Sus³⁷ și datează din vremea împăratului Septimius Severus (193-211). Altul a fost descoperit la Gostavățu³⁸, dar, deoarece inscripția nu s-a păstrat decât foarte puțin, nu se poate data prea bine. Al treilea stâlp provine de la Copăcenii³⁹ și datează din anul 236 p. Chr.

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 Puținei, Crăguești, Cătunele atingând Jiul la castrul de la Pinoasa, urmând malul stâng al râului, trecând prin pasul Vâlcăniș și apoi

pe valea Streiului până la Hațeg, ajungea la Sarmizegetusa. Drumul a fost reperat în sectoarele Crăguești⁴⁰ și Cătunele⁴¹, sub forma unei fâșii intermitente de pietriș, apărută la suprafața solului.

De la lezurenii 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 Vâlcăniș 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, la sfârșitul veacului al XIX-lea, a reperat ramificația drumului care mergea spre Ulpia Traiana Sarmizegetusa⁴². Astfel, drumul traversa Jiul, străbătea satul Porceni unde, în mentalul colectiv al sfârșitului de veac XIX, era cunoscut sub denumirea de *Troianul*, iar astăzi, de *drumul lui Traian*. De aici, urma valea pârâului Porcului, afluent al Jiului, apoi trecea prin pasul Vâlcăniș, urma pe valea Streiului până la Hațeg, de unde ajungea în capitala Daciei traiane.

Cercetările arheologice, efectuate în anul 1992⁴³ în vicus –ul militar de la Bumbești Jiu - „Gară”, în zona dintre șoseaua națională și calea ferată Târgu – 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 1988⁴⁴ în zona de est a castrului cu val de pământ de la Bumbești Jiu „Vârtope”, s-a surprins un segment din drumul roman subcarpatic propus de Gr. Tocilescu, ulterior admis și de D. Tudor, care ajungea tocmai în valea Siretului. Drumul a apărut la adâncimea de 0,25 m și a fost construit din piatră de râu 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 drumul străbătea vicus-ul militar, fiind urmărit pe o porțiune de peste 100 m, apoi se îndrepta spre răsărit până la *villa rustica* de la Săcelu. De aici, continua traseul subcarpatic până la drumul Oltului și poate până la *limes Transalutanus*.

Un alt drum important mergea pe valea Jiului. 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, drumul⁴⁵ roman este vizibil când

terenul este arat proaspăt, apărând ca o dâră albă de pietriș lată de 5 m. Stațiunile care jalonează traseul acestui drum sunt: Bechet – Lișteava – Pelendava – Răcari – Țânțăreni – Plopșoru – Peșteana Jiu – Bâlteni – Pinoasa. Probabil, aici, se realiza joncțiunea cu drumul care pornea de la Drobeta spre nord.

Un alt drum important a fost și drumul Dunării de la Dierna la Islaz prin Drobeta și Sucidava. La el se racordau toate așezările romane de pe malul nordic al fluviului și din zona campestă a Olteniei de astăzi.

Un drum destul de important trebuie să fi fost cel care urma aproximativ traseul liniei de fortificații din estul Munteniei cunoscut sub numele de *limes Transalutanus*. Acest drum pornea de la Dunăre, probabil din fața orașului Novae, urca pe Vedea și ajungea dincolo de munte la Cumidava, lângă orașul Râșnov de astăzi⁴⁶.

Drumul, considerat principala cale de legătură dintre Muntenia și Dacia intracarpatică, a fost observat la Săpata de Jos⁴⁷ sub forma unei dăre de pietriș late de 4-5 m și cercetat în zona Rucăr de către I. Bogdan Cătănicu⁴⁸ 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 până la așa numitul *Drum al carului*, situat între Rucăr și Râșnov.

Au existat și drumuri secundare care încă nu sunt 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. Stîngă⁴⁹ consideră că teritoriul rural al Drobetei era împânzit de astfel de drumuri secundare, ce urmăreau firul pâraielor interioare, propunând o serie de artere locale posibile. Un drum secundar era probabil și cel avansat de D. Tudor⁵⁰, care se ramifica la Pelendava, trecea prin Cioroiu Nou și ajungea la Desa. De asemenea, astfel de artere rutiere locale urmau valea Amaradiei, Motrului, Tesluiului sau 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 stațiuni⁵¹ care s-au impus de multă vreme în literatura arheologică de specialitate, prin descoperiri importante care aparțin secolelor II-III p. Chr.

I. Bogdan Cătănciu⁵² admite și prezența unor drumuri de legătură între cele două *limes*-uri reliefate deocamdată doar de materialul monetar descoperit: Slăveni-Putineiu-Băneasa; Romula-Alimănești-Crâmpoia; Acidava-Potcoava-Urluieni și Pons Aluti-Pitești.

Așa cum reiese până acum, principalul drum al Daciei meridionale a fost cel care urma valea Oltului. Secționat 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 suprapuneau 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 de 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. Avea înfățișarea unui drum suspendat, realizat din grinzi și bârne de lemn. Lățimea drumului Oltului, în sectoarele 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, Gostavățu și Copăceni.

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 dărâmături. 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 – Bumbești 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 Bumbești Jiu - „Gară” s-a surprins o porțiune din drumul roman, care era construit din pietriș pe o lățime ce varia între 2,98 – 5,60 m. Tot la Bumbești Jiu, însă în

punctul *Vârtoș*, în zona estică a castrului, s-a secționat un alt segment de drum, care urma direcția estică spre Săcelu. 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, sub forma unei dâre de pietriș, în zona Săpata de Jos și prin urmele săpate în stâncă de roțile carelor ce aveau un ecartament de 1,50 m în sectorul Rucăr - Râșnov.

Materialul litic care a fost utilizat la construirea rețelei rutiere din Dacia sudică provenea din vecinătatea locului de executare a 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 topoclimatice locale.

Fără a exagera, se disting în Dacia meridională cele trei categorii de drumuri reliefate de Ulpianus⁵²: *viae terrenae*, *viae glarea stratae* și *viae silice stratae*.

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.

Paza și întreținerea drumurilor erau încredințate trupelor militare cantonate în castele situate pe traseul acestora.

Despre importanța drumurilor s-a discutat mult în literatura de specialitate.

Drumurile au instituit expansiunea economică, politică și culturală a Imperiului, au creat dialogul neîntrerupt dintre Capitală și Provincie, dintre urban și rural. Drumurile au articulat orașele și așezările rurale mai mult sau mai puțin îndepărtate, au facilitat deschiderea spre alte lumi și schimbul la mare distanță. Drumurile, ca produs al civilizației romane, au reprezentat nu numai un mijloc de resurse economice, ci și căi care au asigurat în mod neconținut aprovizionarea cu oameni *ex toto orbe Romana*. Pe aceste drumuri au circulat oameni și împreună cu ei limba latină, principalul instrument al procesului de romanizare. Drumurile au servit la apărarea, pacificarea și unificarea lumii romane.

NOTE:

- ¹ L. F. de Marsigli, *Déscription du Danube*, tome II, La Haye, 1744, p.15-22.
- ² D. Tudor, *Oltenia romană*, ediția a IV-a, București, 1978, (în continuare OR⁴).
- ³ A. T. Laurian, *Istriana*, în **Magazin istoric pentru Dacia**, tom II, 1846, p. 65-128.
- ⁴ Carl Schuchhardt, *Wale und Chaussen Im südlichen und westlichen Dazien*, în **AEM** 9, 1985, p. 202-203.
- ⁵ Gr. Tocilescu, *Fouilles et recherches archeologiques en Roumanie*, București, 1900.
- ⁶ Vasile Christescu, *Viața economică a Daciei romane (Contribuții la o reconstituire istorică)*, ediția a II-a, București, 2004, p. 89-100.
- ⁷ E. Panaitescu, *Provincia și Imperiul*, în **Omagiu fraților Alexandru și Ion Lapedatu**, București, 1936, extras 14 p.
- ⁸ D. Tudor, OR⁴, p. 45.
- ⁹ idem, *Podurile romane de la Dunărea de Jos*, București, 1971.
- ¹⁰ idem, *Drobeta*, București, 1965.
- ¹¹ idem, *Romula*, București, 1968.
- ¹² idem, *Sucidava*, București, 1974.
- ¹³ D. Tudor, M. Davidescu, *Portul roman de la Drobeta*, în *Drobeta*, 2, 1976, p. 40-46.
- ¹⁴ M. Davidescu, *Cetatea romană de la Hinova*, București, 1989, p. 107-117.
- ¹⁵ Ion Stîngă, *Circulația navală pe Dunăre. Amenajări și facilități portuare în preajma Drobetei*, în, **Drobeta** 7, 1996, p. 75-82.
- ¹⁶ C. Stuparu, *Drumurile romane*, în. **Drobeta. Buletin științific trimestrial**, Drobeta - Turnu Severin, 1, 3-4, 1994, p. 8-10.
- ¹⁷ Cr. M. Vlădescu, *Armata română în Dacia Inferior*, București, 1983, p. 150-157; idem, *Fortificații romane în Dacia Inferior*, București, 1986, p. 98-104; I. Bogdan Cătănciu, *Muntenia în sistemul defensiv al Imperiului roman, secolele II-III p. Chr.*, Alexandria, 1997, p. 61-91; V. Marinoiu, *Romanitatea în nordul Olteniei*, Craiova, 2004, p. 204-207.
- ¹⁸ M. Davidescu, *Drobeta în secolele I-VII e. n.*, Craiova, 1980, p. 161-162; C. Mărgărit Tătulea, *Romula-Malva*, București, 1994, p. 48; Ion Stîngă, *Viața economică la Drobeta în secolele II-VI p. Ch.*, București, 1998, p. 45-51.
- ¹⁹ R. Florescu, *Drumurile lui Traian la sud de Carpați în războaiele dacice. O nouă interpretare a imaginilor Columnei lui Traian*, în **Drobeta**, 6, 1985, p. 51-58; I. Stîngă,

Din nou despre scena CI de pe Columnă și podul lui Traian de la Drobeta, în **Drobeta**, 14, 2004, p. 25-29.

²⁰Harta lui Peutinger în **FHDR**, I, p. 737-741; R. Chevalier, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 23-30; C. C. Petolescu, *Dacia în Tabula Peutingeriana*, în **Thraco Dacica**, 19, 1-2, 1998, p. 157-160; D. Benea, *Dacia sud-vestică în secolele III-IV. Interferențe spirituale, II*, Timișoara, 1999, p. 138-144; Eadem, *Dacia pe Tabula Peutingeriana*, în **IMDT**, p. 135-149, cu toată bibliografia).

²¹D. Tudor, **OR**⁴, p. 46.

²²*Ibidem*, p. 46-47. I. Stîngă, *Viața economică la Drobeta în secolele II-VI p. Chr.*, p. 32-33.

²³D. Tudor, **OR**⁴, p. 47.

²⁴D. Tudor, **OR**⁴, p. 46-47; I. Stîngă, *Viața economică la Drobeta în secolele II-VI*, p. 33 și p. 275.

²⁵D. Tudor. **OR**⁴, p. 47-48.

²⁶*Ibidem*.

²⁷*Ibidem*.

²⁸C. C. Petolescu, *Castra Nova în legătură cu două ipoteze* în **Apulum** 11, 1973, p. 729 – 731.

²⁹D. Tudor, *Sucidava*, p. 29.

³⁰idem, *Miliarium de la Constantin cel Mare descoperit în Dacia*, în **AO**, 17, 1938, p. 19-25; idem, *Eijn Konstantinischen Meilenstein*, Serta Hoffileriana Zagreb, 1940, p. 241-247.

³¹*Idem*, **OR**⁴, p. 48-49.

³²Informație primită de la prof. dr. Gheorghe Popilian căruia îi mulțumesc și pe această cale.

³³Cr. M. Vlădescu, *Fortificațiile romane din Dacia Inferior*, p. 99.

³⁴D. Tudor, *Centrul militar roman de la Buridava*, în **SMMIM** 1, 1968, p. 22

³⁵Cr.M.Vlădescu, , *Fortificațiile romane din Dacia Inferior*, p.100.

³⁶P. Petrovič, *Nova Trajana Tabla u Gerdapu*, în **Starinar**, 31, 1970, p. 31-40; idem, *Rimski put u Djerdapu*, în **Starinar**, 37, 1986, p. 41-53.

³⁷**IDR** II 493.

³⁸**IDR** II 494.

³⁹**IDR** II 589.

⁴⁰I. Stîngă, *Viața economică la Drobeta în secolele II-VI p. Chr.*, p. 36.

⁴¹C. C. Petolescu, *Cercetările arheologice din castrul roman de la Cătunele – Gorj*

(1982, 1983, 1984) în Litua. 3, 1986, p. 156 – 163.

⁴²Al. Ștefulescu, *Castrul și drumul roman din Gorjiu*, în Jiul 1, 1894, p. 8-11.

⁴³L. Oța, *Bumbești Jiu – „Gară”, sectorul B*, în CCA, campania 1993, p. 10.

⁴⁴V. Marinoiu, *Cercetările arheologice de la Vârtop – Bumbești – Jiu*, în Litua 5, 1992, p. 27-28; *Idem*, *Romanitatea în nordul Olteniei*, Craiova, 2004, p. 61.

⁴⁵Informație primită de la prof. dr. Gheorghe Popilian, căruia îi mulțumesc și pe această cale.

⁴⁶D. Tudor, *OR*⁴, p. 253-257, I. Bogdan Cătănciu, *Muntenia în sistemul defensiv al Imperiului roman, secolele II-III p. Chr*, Alexandria, 1997, p. 78-91.

⁴⁷V. Christescu, *Viața economică a Daciei romane*, p. 97, nota 50.

⁴⁸I. Bogdan Cătănciu, *op. cit.*, p. 81.

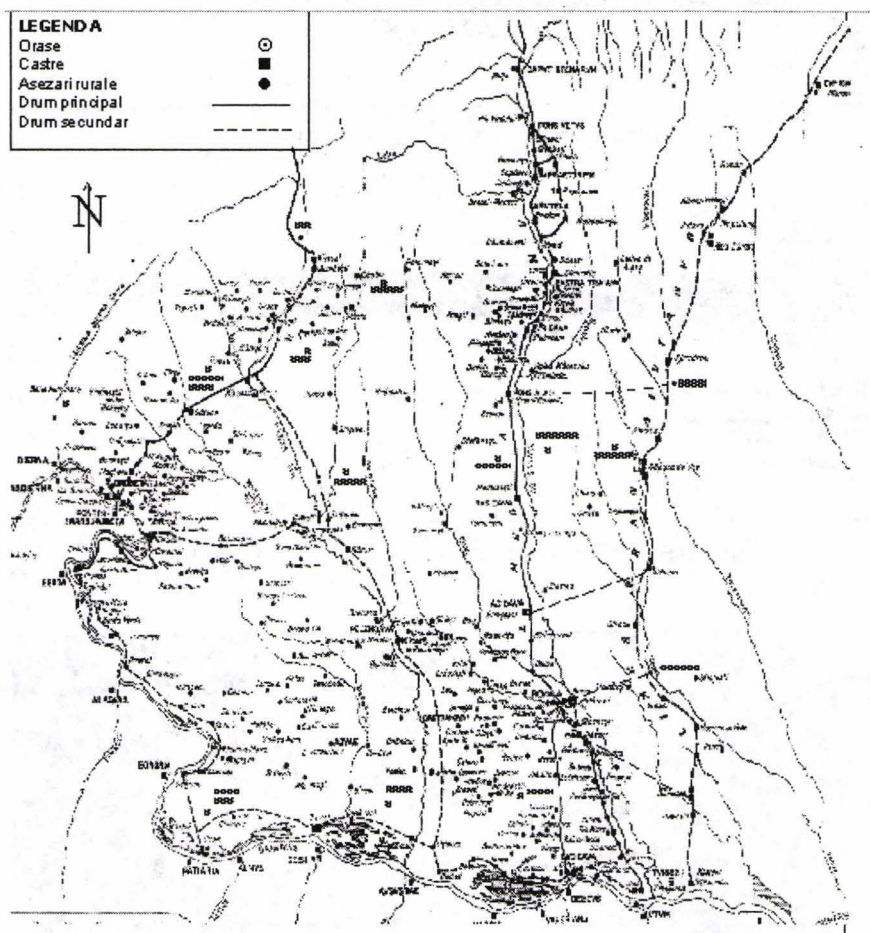
⁴⁹I. Stîngă, *op. cit.*, p. 43-44.

⁵⁰D. Tudor, *OR*⁴ p. 56.

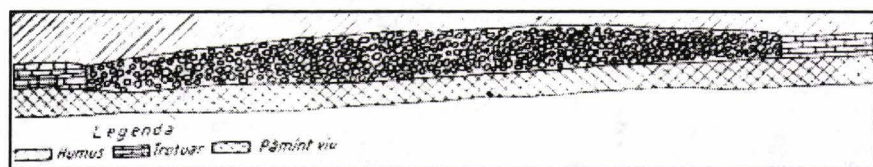
⁵¹*Ibidem*, *passim*.

⁵². I. Bogdan Cătănciu, *op. cit.*, p. 129-130.

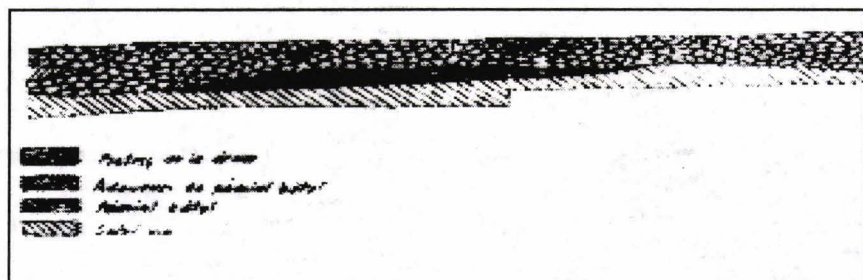
⁵³Ulpianus, *Digesta*, XLIII, 8, 2, 21-23.



PI. I. Harta Daciei meridionale (după D. Tudor) (sec. II - III p. Chr.)



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

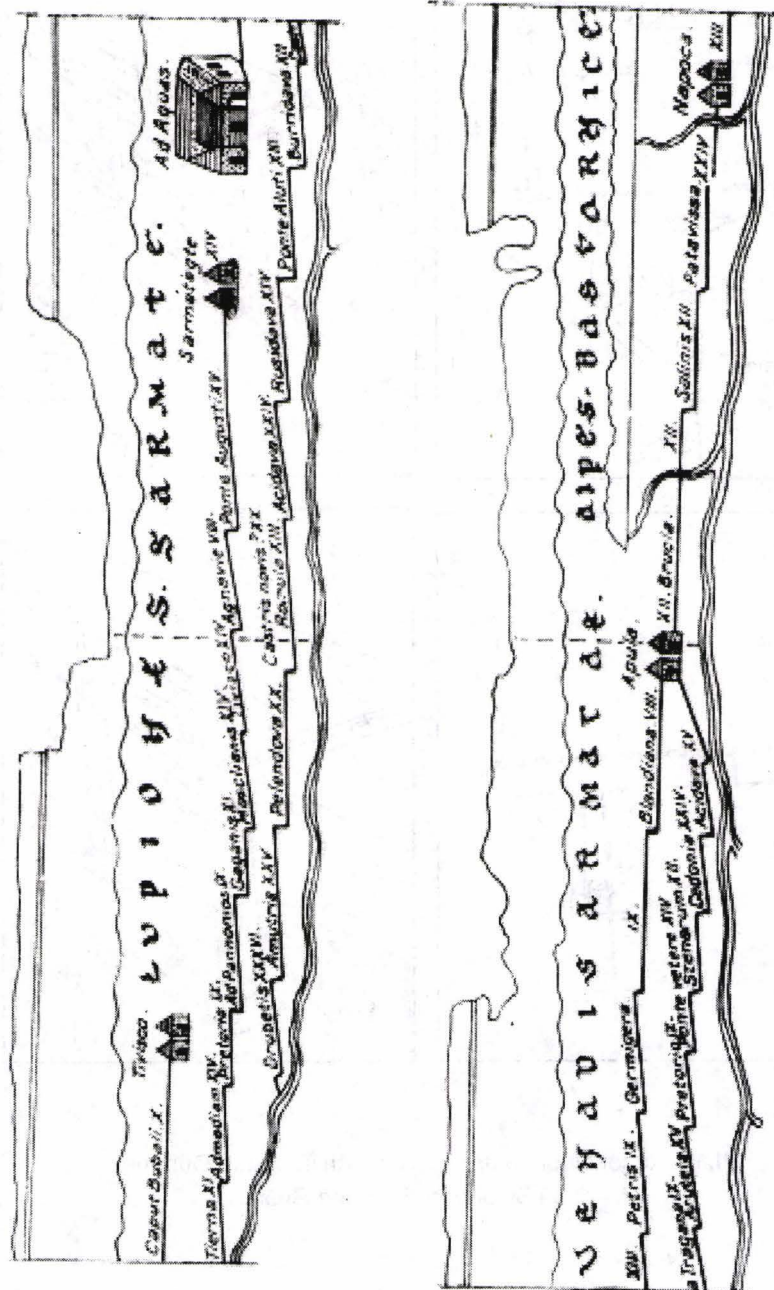


2. Romula. Profilul drumului roman (după Cr. M. Vlădescu).

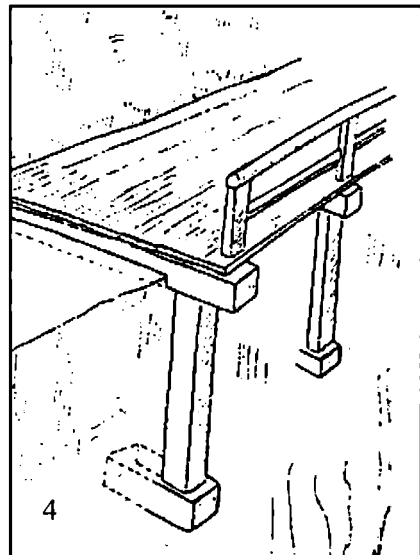
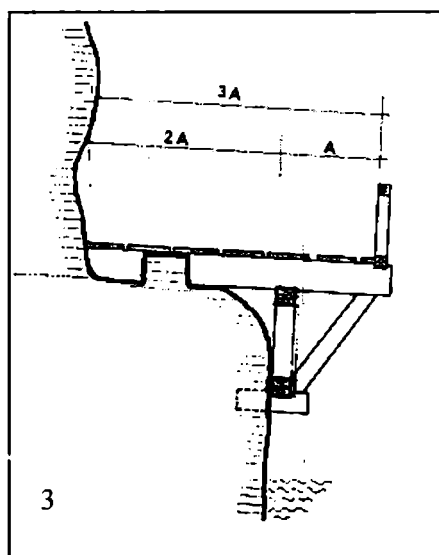
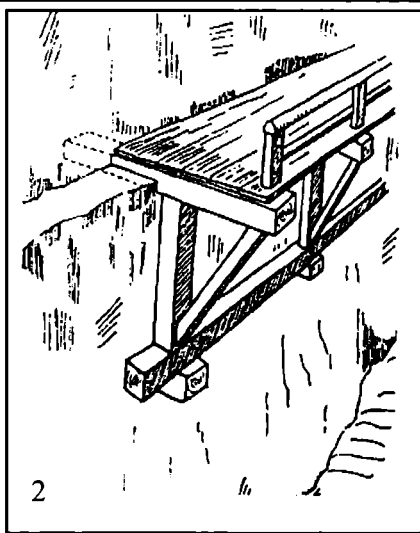
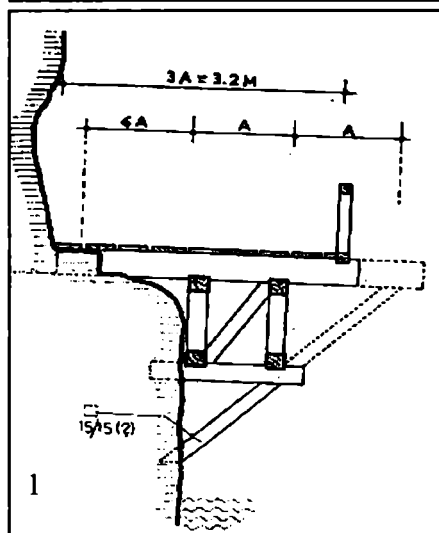


3. Arutela. Drumul roman în fața porții pretoriene a castrului (după Cr. M. Vlădescu).

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



Pl. III. Dacia meridională pe Tabula Peutingeriana.



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