Laurențiu NISTORESCU
(Centrul de Studii DacoRomanistice Lucus, Timișoara)

Călători privilegiați și drumuri în Dacia postaureliană

Abstract: (Privileged travellers and roads in post-Aurelian Dacia) Despite the instability generated by the military anarchy of the third century, the communication routes from the North-Danube Dacia remain functional. On the imperial road network are travelling embassies, missionaries, merchants, but also whole armies, both from the two imperial states and Barbaricum. All these travellers reflect, valorise and change local realities.

Keywords: post-aurelian Dacia, Barbaricum, imperial roads, embassies, armies

Rezumat: În pofida instabilității generate de anarhia militară a secolului III, căile de comunicație din Dacia nord-dunăreană rămân funcționale. Pe rețeaua de drumuri imperiale călătoresc ambasade, misionari, negustori, dar și armate întregi, deopotrivă din cele două state imperiale și din Barbaricum. Toți acești călători reflectă, valorifică și modifică realitățile locale.

Cuvinte-cheie: Dacia postaureliană, Barbaricum, drumuri imperiale, ambasade, armate

1. Drumuri…

Sintagma „Toate drumurile duc la Roma” n-a fost, poate, niciodată mai adevărată decât în perioada așa-numitei anarhii militare care a zguduit în secolul III Imperiul Roman și, implicit, vecinătățile largi ale acestuia. În această perioadă, rețeaua de căi rutiere romane, înzestrare logistică ce diferenția net și vizibil peisajul teritorial imperial de cel din Barbaricum, n-a mai servit doar proiectării la distanță a puterii Cetății Eterne, scop suprem pentru care a fost amenajată, ci și contestării acestei puteri, fie de către diverși lideri regionali, fie de către forțele emergente de dincolo de limes. Salvgardarea unității suprastatului imperial, efort tutelat de domnia împăratului Gallienus, și refacerea reformatoare a acesteia, petrecută în epoca Aurelian-Dioclețian, au fost posibile, însă, printre altele, și datorită aceleiași rețele de magistrale rutiere, astfel că Imperiul va intra în veacul al IV-lea, al reinventării sale, ca distingându-se în continuare net de lumea dinafară, înainte de toate, prin drumurile sale marcatoare de status civilizator.

La intrarea în acest nou ev, al redefinirii construcției imperiale romane - ținem să subliniem, aceasta se va configura de această dată ca având structura unui stat eminamente centralizat[1] - Dacia se înfățișează, surprinzător doar pentru cei care nu acordă atenția cuvenită detaliilor epocii și regiunii, ca parte integrantă a corpului de

[1] Atragem atenția asupra faptului că, anterior reformelor inițiate de Aurelian și finalizate de guvernământul lui Diocletian, Imperiul Roman nu avea decât parțial caracteristicile unui stat centralizat, prezentându-se mai degrabă ca o rețea de autonomii provinciale și de clase social-politice, o rețea puternic polarizată de Roma, dar în care fiecare dintre componente constituia un caz particular în arhitectura administrativă a organismului suprastatal.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

civilizație pe care-l marca rețeaua imperială de căi rutiere. În vechea provincie traiană de la nordul Dunării, ca și în teritoriile rămase sub controlul deplin al autorității imperiale, drumurile romane penetrau adânc teritoriul, menținând în funcțiune o salbă extinsă de așezări protourbane și efectiv urbane, respectiv, facilitând participarea locuitorilor de aici, cu o intensitate specifică periferiilor (deci cu nimic schimbată față de statusul anterior lui Aurelian), la viața economică, social-politică și cultural-spirituală a lumii imperiale. Și în secolul IV, ca și până atunci, drumurile se opreau doar acolo unde se termina provincia nord-dunăreană.

Două documente de prim rang ale acestui orizont cronologic, care trebuie analizate împreună, certifică, de altfel nu singure, această imagine: așa-numita *Tabula Peutingeriana* și, respectiv, notoria *Notitia Dignitatum*. Cunoscută și sub denumirea de *Codex Vindobonensis*, cea dintâi este o hartă[2] a Imperiului Roman de uz militar-administrativ, eminamente oficială, datând din secolul IV, care înfățișează o rețea de drumuri însumând peste 70 de mii de mile romane[3], precum și, explicit sau prin intermediul unor simboluri, o serie de date despre localitățile interconectate și, respectiv, despre principalele forme de relief traversate. Faptul că pe această hartă sunt reprezentate și câteva zeci de așezări urbane și protourbane din Dacia nord-dunăreană i-a determinat pe unii comentatori să pună la îndoială datarea documentului original[4] în secolul IV, deși, atâta vreme cât pe hartă este reprezentat cu rang de reședință imperială și noua sa denumire, orașul Constantinopol[5], orice astfel de demers este lipsit de temei[6]. Reținem, astfel, că pe segmentele itinerariului care prezintă situația din Dacia sunt menționate următoarele așezări și traseele care le unesc: Lederata – Apus Flumen – Arcidava – Centum Putea – Bersovia – Aizisis – Caput Bubali – Tivisco/ Tibiscum (segm. VII, 2), Faliatis/Taliata – Tierna/Dierna – Ad Mediam – Pretorio – Ad Pannonios – Gaganis – Masclianis – Tivisco – Agnavie – Ponte Augusti – Sarmategte/ Sarmizegetusa – Ad Aquas (segm. VII, 3), Petris – Germizera/Germisara – Blandiana – Apula/Apulum – Brucla – Salinis –Potavissa/Potaissa – Napoca – Optatiana – Largiana – Cersie – Poroliso/Porolissum (segm. VIII, 1), Egeta – Drubetis/Drobeta – Amutria/ Ammutrium – Pelendava – Castris Novis (segm. VII, 4), Romula – Acidava – Rusidava – Ponte Aluti – Burridava (segm. VII, 5), Castra Tragana/Traiana – Arutela – Pretorio

[2] Utilizăm aici termenul de hartă în sensul său larg, de instrument cartografic. În Antichitatea romană, hărțile nu aveau aspectul cu care suntem familiarizați în prezent, de reprezentări bidimensionale (în plan) a unor teritorii, ci pe acela de itinerariu/itinerarii, de trasee de urmat între o serie de destinații posibile.

[3] Circa 104 mii kilometri

[4] Ca și alte documente antice, *Tabula Peutingeriana* ne-a parvenit printr-o serie de copii medievale, cea mai timpurie, dintre cele care s-au păstrat, fiind harta Anonimului din Ravenna, din secolul VII (Benea 2001, 135). Atribuind calitatea de original documentului din secolul IV, nu excludem însă posibilitatea, extrem de ridicată, ca acesta să fi fost realizat pe baza unor lucrări cartografice preexistente, ci – în acord cu opinia dominantă în exegeza temei – subliniem că el a fost actualizat astfel încât să reflecte realitatea din momentul redactării sale în această formulă.

[5] După cum se știe, metropola Strâmtorilor a fost reîntemeiată în anul 324 AD de către împăratul Constantin cel Mare, anterior acestei date, așezarea preexistentă purtând numele Byzantion (Cameron 2008, 101). Pe Tabula Peutingeriana, Constantinopolul este reprezentat ca având același statut cu Roma și Antiochia, aspect care contribuie de asemenea, la datarea documentului original către jumătatea secolului IV AD.

[6] Printre cele mai cuprinzătoare clarificări ale problemei se numără cea a cercetătoarei Doina Benea (Benea 2001).

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

– Ponte Vetere – Stenarum – Cedonia – Acidava – Apula (segm. VIII, 1)[7]. Atragem atenția asupra faptului că, astfel, *Tabula Peutingeriana* ne certifică faptul că în Dacia nord-dunăreană (fosta provincie Dacia Augusti) continuau să ființeze, într-o epocă ulterioară inaugurării oficiale a orașului Constantinopol – deci la trei-patru generații după așa-numita *retragere aureliană –,* absolut toate centrele urbane cunoscute din perioada în care Imperiul administra complet și nemijlocit fostul regat decebalic (cel puțin unele dintre acestea păstrându-și atributele urbane[8]), precum și cea mai mare parte[9] a așezărilor protourbane din aceeași perioadă. Mai mult decât atât, nici un semn grafic nu sugerează în vreun fel limita Imperiului în fața Daciei (Benea 2001, 139-140), deși, în alte cazuri de teritorii abandonate de autoritățile romane (bunăoară Mesopotamia), itinerariul imperial face mențiunea *campi deserti*, în vreme ce la limitele oficiale ale teritoriului suprastatului roman sunt utilizate semne grafice explicite de delimitare, însoțite de formule precum *arae fines* (*Ibidem*, 141); coroborând acest detaliu cu caracterul oficial al hărții, avem astfel confirmarea că, *de jure*, Dacia nord-dunăreană continua să aparțină *Romaniei*[10] imperiale.

Că lucrurile stăteau astfel și *de facto* ne-o confirmă, de altfel, cel de-al doilea document evocat la începutul demersului nostru: *Notitia Dignitatum*. Acest nomenclator de funcții ale aparatului imperial central a fost realizat cândva către anul 400, cel mai probabil în timpul domniei împăratului Theodosius I; el surprinde funcționarea distinctă a celor două părți ale organismului imperial, *partibus Occidentis* și *partibus Orientis*, care vor deveni de altfel, la moartea lui Theodosius I, instituții statale de sine stătătoare, definitiv separate. *Notitia Dignitatum* reflectă așadar starea de fapt din generația imediat următoare (sau, la limită, din a doua generație) celei în care a fost redactat originalul *Tabulei Peutingeriana*, astfel încât informațiile furnizate de cea dintâi au calitatea de a le confirma sau clarifica pe cele desprinse din analiza celei de-a doua. Iată cum stau lucrurile în cazul Daciei nord-dunărene.

În secțiunea orientală a nomenclatorului imperial, sub autoritatea ducelui de Moesia Secunda este expres menționată unitatea de cavalerie *Cuneus equitum stablesianorum* de la Sucidava, în vreme ce sub autoritatea ducelui de Dacia Ripensis (Dacia aureliană, sud-dunăreană) au fost așezate unitățile *Cuneus equitum Dalmatarum Divitensium* și *Auxilium primorum Daciscorum* de la Drobeta, precum și contingentele înaintate ale legiunilor XIII Gemina și V Macedonica de la Zernis/Dierna și, respectiv, Sucidava, ambele puse sub comanda directă a prefecților de legiune. De prisos să mai

[7] Mutațiile toponomastice reținute de itinerariul imperial pot fi explicate prin erori de transcriere, dar și (ipoteză care merită o investigație distinctă, care nu face obiectul intervenției noastre de acum) prin surprinderea cu relativă acuratețe a mutațiilor din latina provincială a macroregiunii dunărene.

[8] Orașele Sarmizegetusa, Apulum, Napoca, Porolissum și Tibiscum sunt reprezentate pe *Tabula Peutingeriana* cu simboluri rezervate localităților de rang urban (Benea 2001, 140)

[9] Nu avem temei să prezumăm că așezările de rang protourban (*vici*, *pagi* ș.a.m.d.) care nu sunt reținute pe *Tabula Peutingeriana* au dispărut, ci doar că ele erau prea puțin însemnate și nerelaționate direct cu traseele rutiere pentru a mai fi reprezentate pe hartă. În același timp, nu putem prezuma că absolut toate cele câteva zeci de așezări de acest rang preexistente „momentului Aurelian" în Dacia nord-dunăreană și-au continuat existența.

[10] În sensul său originar, termenul *Romania* desemna „statul romanilor", el impunându-se ca nouă denumite oficială a așezământului statal creat de Roma după ce, prin Constituția Antoniniană, cetățenia romană a fost generalizată la cvasitotalitatea locuitorilor. Nu este deloc lipsit de relevanță faptul că primele atestări documentare ale utilizării toponimului politico-juridic *Romania* provin tocmai din regiunea Dunării de Jos.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

observăm, atât Sucidava, cât și Drobeta și Dierna se află pe malul nordic al Dunării, constituind – după cum o arată fără dubii *Tabula Peutingeriana* – poziții-cheie pe sistemul de drumuri imperiale desfășurate pe teritoriul Daciei nord-dunărene.

Nu este deloc lipsit de semnificație faptul că cele două legiuni care constituiseră osatura aparatului militar al provinciei trianice Dacia Augusti, XIII Gemina și V Macedonica, au continuat să aibă competențe în operațiuni de poliție militară pe teritoriul nord-dunărean și după strămutarea comandamentelor lor la Rariaria și, respectiv, Oescus, mai ales în condițiile în care – în pofida opiniei general răspândite printre istoricii contemporani – Dunărea nu constituia frontiera administrativă a Imperiului Târziu, ci doar aliniamentul de repliere strategică[11]. Aici ne interesează însă mai mult un alt aspect: acela că se certifică existența, în spațiul dacic nord-dunărean, a unei forțe militare apte să asigure siguranța utilizării vastei rețelei de drumuri moștenite din epoca premergătoare anarhiei militare a secolului III. Vorbim, estimativ, de contingente cifrându-se laolaltă la câteva mii de militari cantonați permanent în spațiul de operare[12], care puteau fi întărite rapid cu forțe situate în imediata vecinătate, pe malul drept. Cunoaștem, de altfel, și numele unora dintre comandanții acestor efective înaintate: bunăoară, în jurul anului 300 este atestat un anume Bubalus *prepositus*, comandantul unui detașament de arcași călări ai legiunii VII Claudia, care staționează temporar la Gornea (Preda 1994, 215-216).

Nu doar securitatea călătoriei pe rețeaua de drumuri era asigurată, ci și funcționalitatea lor comercială. Știm că, în timpul inspecției pe care împăratul Dioclețian o efectuează în toamna anului 294 de-a lungul frontierei dunărene, acesta a dispus instituirea, în castrul de la Kladovo (deci vizavi de Drobeta) a unui punct vamal/ *praesidium*, detaliu care certifică caracterul organizat al relațiilor cu teritoriile nord-dunărene (Benea 1983, 95). Încă și mai importantă este asumarea de către autoritățile imperiale centrale a rolului de finanțatori a unor ample lucrări de infrastructură rutieră în acest areal, cel mai important astfel de exemplu fiind podul construit în anul 328 între Oescus și Sucidava, investiție care a cuprins și refacerea drumului imperial dintre Sucidava și Romula Malva[13] (Benea 2013, 341-342, Wolfram-Dunlap 1990, 61).

Ne vom opri, în finalul acestei prime părți a intervenției noastre, și asupra unor căi de comunicație din spațiul Daciei nord-dunărene care au avut, încă de la amenajarea lor – efectuată, de altfel, tot de autoritățile imperiale romane – un statut special:

[11] Ideea că operațiunea de strămutare a comandamentelor celor două legiuni (implicit și centrelor politice aferente) a fost dictată de considerente strategice, explicit de amenințarea invaziilor, și în același timp că noile garnizoane au fost fixate tocmai pe frontiera amenințată, include în ea o contradicție logică. Problema își găsește rezolvarea firească dacă se acceptă ceea ce investigațiile arheologice au pus deja în evidență: faptul că Imperiul a păstrat controlul efectiv și nemijlocit la nordul Dunării pe o fâșie largă, ce includea Banatul de Munte și câmpia nord-dunăreană până la limesul târziu Brazda lui Novac, în timp ce la nordul acestui aliniament, pe întregul teritoriu al fostei provincii traianice, populația autohtonă daco-romană a dobândit un statut de protectorat (de foederații/limiganți – vezi și Nistorescu 2014, Nistorescu 2015)

[12] Acest ordin de mărime este mai degrabă subevaluat, dacă ținem cont de densitatea de fortificații romane de secol IV-V (de tip *castra*, *quadriburgium*, turn de apărare sau chiar cetate) identificate pe teren pe tronsonul nord-dacic al Dunării: la Panciova, Cuvin, Banatska Palanka, Vârșeț, Tibiscum, Pojejena, Moldova Veche, Gornea, Șvinița, Dubova, Orșova, Mehadia, Drobeta, Puținei, Hinova, Tismana-Batoți, Izvoru Frumos, Izvoarele, Desa, Bistreț, Sucidava, Turnu Măgurele, Daphne-Oltenița, Pietroasele, Piua Pietrii, Barboși ș.a.m.d. Vezi Bondoc 2001, cu bibliografia aferentă.

[13] Podul a fost inaugurat oficial la 5 iulie 328.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

limes-urile. Readucem aici în atenție o observație fundamentală cu privire la natura și funcționalitatea acestui tip de amenajări logistice la care a apelat Imperiul Roman, cu precădere în epocile clasică și târzie, pentru a-și fortifica frontierele: un *limes* nu este nicidecum un supertranșeu, așa cum continuă el să fie perceput de o parte însemnată a exegezei, ci un sistem complex de amenajări, în care rolul determinant îl joacă drumul, calea rapidă de deplasare a trupelor de-a lungul frontierei, în vreme ce toate celelalte amenajări – valurile și șanțurile de protecție, fortificațiile (deopotrivă cele înaintate, de pândă, și cele de susținere din spatele aliniamentului), așezările rurale acceptate ca bază de aprovizionare și servicii ș.a.m.d. – sunt subordonate acestei prime meniri[14]. Fără a mai relua aici dezbaterea privind identificarea eronată ca *limes*-uri a unor drumuri interioare ale provinciei Dacia Augusti (implicit și a frontierelor administrative efective ale acestei provincii în perioada sa clasică de funcționare), vom semnala faptul că două dintre tronsoanele-cheie ale complexului de fortificații creat la nordul Dunării, de altfel încă din epoca împăratului Hadrian – anume, *limes*-ul vest-dacic, de pe mediana câmpiei banato-crișane, și, respectiv, *limes*-ul nord-deltaic, din spațiul pruto-nistrean – continuă la rândul lor să fie utilizate ca magistrale de comunicație rutieră și în epoca de după anarhia militară a secolului III, singura schimbare de status, deloc neglijabilă desigur, fiind aceea că ele nu se mai află sub controlul nemijlocit al autorităților imperiale, precum cele din Dacia traianică propriu-zisă, ci sub cel al unor structuri politice dominate de populațiile iranoide, respectiv, germanice acceptate de Roma și Constantinopol ca foederate și, în consecință, beneficiare ale așa-numitului „mandat imperial de administrare".

Dispunem din fericire, în cazul ambelor tronsoane de limes nord-dunărean mai sus evocate, și de câteva mențiuni literare care certifică faptul că, în orizontul larg al cumpenei dintre secolele IV și V, acestea se aflau în funcțiune și beneficiau de o atenție specială a autorităților beneficiare ale „mandatului imperial de administrare". Astfel, în cazul *limes*-ului pruto-nistrean, este de amintit episodul petrecut în anul 376 (deci în generația dintre redactarea *Tabulei Peutingeriana* și cea a *Notitiei Dignitatum*), în ajunul confruntării dintre vizigoți și hunii aflați, încă, la est de Nistru. În cadrul măsurilor de apărare luate atunci de regele Athanatic, ofițerii vizigoți Munderich și Lagariman sunt trimiși în inspecție în amonte pe Nistru, de-a lungul drumului roman, până la miliarul al 20-lea, adică aproape 30 de kilometri spre nord de Tyras (Ioniță 1982, 48, Wolfram-Dunlap 1990, 70). Acest detaliu, care confirmă în subsidiar că jumătatea sudică, contingentă Deltei Dunării, a spațiului pruto-nistrean, a fost pentru o perioadă însemnată teritoriu de directă administrare romană, are, în ceea ce privește tema noastră de interes, și calitatea de a confirma că, odată cu încredințarea unui „mandat imperial de administrare", Imperiul a concedat vizigoților și paza unui important drum strategic, dar și comercial.

În ceea ce privește *limes*-ul vest-dacic, izvoarele care-l menționează fie și indirect în Antichitatea clasică și târzie sunt mai numeroase, cea mai plină de detalii fiind, de departe, relatarea ambasadorului Priscus Panites despre deplasările pe care le-a efectuat la comandamentul lui Attila misiunea diplomatică constantinopolitană, din care a făcut parte, în anul 448 – deci la aproape două generații după redactarea *Notitiei Dignitatum*,

[14] A se vedea în acest sens și precizarea lui Nicolae Gudea (Gudea 2000, 210-211), precum și dezvoltările subiectului la Popescu-Nistorescu 2013 și Popescu 2016.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

dovadă că valoarea de întrebuințarea a rețelei de drumuri nord-dunărene nu s-a erodat semnificativ nici măcar după episoadele hunocrației. Din abundența detaliilor microgeografice pe care le furnizează Priscus Panites[15], rezultă fără dubiu că întreaga călătorie a ambasadorilor constantinopolitani de după traversarea Dunării s-a făcut pe traseul acestui drum strategic, drum pe care – este imperativ să observăm – Attila însuși și-a stabilit, se înțelege că din considerente practice, propria tabără centrală[16].

2. …și călători

Ce fel de societate funcționa în spațiul interconectat de rețeaua de drumuri imperiale nord-dunărene, de-a lungul secolelor IV și V? Răspunsul imediat este: o societate de frontieră, cu instabilitățile sale structurale și manifestările fluide specifice, așa cum înfloriseră mai pretutindeni în jurul marelui agregat instituțional care era Imperiul Roman. Există însă și câteva diferențe esențiale, reflectate, deloc întâmplător, inclusiv în și prin zestrea de căi rutiere, care conferau societății emergente daco-romane un statut incomparabil mai apropiat de standardele lumii romane propriu-zise decât de *Barbaricum*-ul înconjurător. Autohtonii din Dacia traiană moșteniseră din epoca anterioară nu doar drumuri, ci și orașe[17], castre și cetăți, structuri ocupaționale ș.a.m.d., iar mai presus de toate instituții net superioare[18]. Acestea din urmă vor dovedi, atunci când nu vor urma fidel conduita autorităților imperiale sau (cu selectivitatea intrinsecă) voința elitelor migratoare beneficiare ale „mandatului imperial de administrare", capacitatea de autoadministrare și formare de sine stătătoare a deciziilor[19]. Foarte consistentă și, deloc surprinzător, polarizată de rețeaua de drumuri, este și locuirea rurală din vechea provincie[20], la fel și intensitatea circulației monetare, care, dacă nu atinge (și nu are cum) nivelele din provinciile rămase sub controlul nemijlocit al autorităților imperiale, se distanțează net de *Barbaricum*-ul propriu-zis, mai ales în ceea ce privește moneda mărunță, de uz local efectiv, neasociabilă prăzilor de luptă,

[15] Sunt explicit menționate cursurile locale de apă Drecon, Tigas și Tiphisas din câmpia joasă bănățeană, existența de-a lungul drumului a unor bălți și mlaștini care au trebuit traversate cu monoxilele etc., deloc în ultimul rând, caracterul amenajat, neted, al traseului parcurs. Totodată, sunt furnizate informații despre locuitorii ținuturilor traversate, Priscus consemnând predominanța elementului daco-roman (vorbitorii de getică și de latină/ausonii, cei care „au de-a face cu romanii"), alături de care apar și reprezentanți ai conglomeratului hunic (vezi Priscus Panites, *Ausonii 3*, cf. Popa-Lisseanu 2007, 282).

[16] Nu se poate vorbi de o capitală, întrucât comandamentul militar al lui Attilla nu corespundea unei structuri politico-juridice organizate, ci unei coaliții militare, care îngloba diferite organizații politico-juridice, de la cele de nivel protostatal la formațiuni etnice aflate în migrație.

[17] Investigațiile arheologice atestă că toate orașele daco-romane, precum și o mare parte a așezărilor de statut protourban continuă să atingă un nivel semnificativ al locuirii cel puțin în primul secol post-aurelian.

[18] Existența unei instituții centrale pe teritoriul fostei provincii Dacia Augusti, vădit derivată din vechiul consiliu provincial, este explicit atestată în anul 359, când, după înfrângerea limiganților amicensi, o delegație a împăratului Constantius al II-lea poartă negocieri cu „consiliul" limiganților picensi (recte, a autohtonilor din fosta Dacia Augusti), chiar în cetatea centrală a acestora, rezultatul fiind, *nota bene*!, reînnoirea statutului de supuși ai Imperiului pe care-l avuseseră picensii (Ammianus 17, 13, 23). Trimiterea la formulele „Dacia restituta" utilizate în mod repetat în epoca constantiniană este directă.

[19] Cea mai elocventă ilustrare a acestui aspect o constituie episodul transgenerațional cunoscut în istoriografie drept „dosarul limiganților", din anii 332-359. Vezi Nistorescu 2015.

[20] Numai pe teritoriul regiunii moderne Banat au fost identificate, până recent, peste 170 de nuclee de locuire (așezări) corespunzând secolului post-aurelian (Protase 2010, 676).

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

darurilor și tributurilor ce interconectau adesea barbarii și autoritățile romane.

Prin această lume complexă, dinamică și cu deloc neglijabile atribute de autodeterminare își vor face simțită prezența călătorii de pe drumurile imperiale moștenite de daco-romanii nord-dunăreni în epoca post-aureliană. Diversitatea lor de status social-politic, ocupațional și culturale este impresionantă: lideri politico-administrativi și comandanți militari, deopotrivă din lumea imperială și dintr-un *Barbaricum* tot mai puternic interconectat la cea dintâi, se deplasează pe aceste rute singuri, în misiuni diplomatice sau laolaltă cu corpuri mai mari ori mai mici de armată, precedați, urmați sau evitați de cohorte întregi de negustori și meșteșugari, de misionari creștini (dar nu numai) și cărturari, nu în ultimul rând, de comunități întregi, pornite voluntar în migrație ori strămutate cu forța.

Încă din primele săptămâni ale anului 290, pe când reformele administrative ale împăratului Diocletian încă nu erau finalizate, suveranul de origine dalmată își face prezența la Sirmium, de unde ordonă intervenția repetată la nordul Dunării, împotriva sarmaților, a unor importante corpuri militare[21] (Bowman 2008, 73); unele dintre acestea, fără îndoială că din considerente ce îmbinau necesitățile logistice și pe cele tactice, s-au deplasat de-a lungul *limes*-ului vest-dacic. În anul 293 sau în cel următor, vor fi utilizate în același scop și din ordinul aceluiași împărat, de această dată împotriva carpilor, traseele dintre *limes*-urile Moesiei nord-dunărene (din spațiul pruto-nistrean) (Bowman 2008, 80, Benea 2013, 338-339). Drumurile imperiale din Dacia sunt utilizate însă și de barbari: dacă nu putem decât bănui că pe aceste trasee a intervenit împotriva vandalilor hasdingi și a gepizilor din zona Tisei superioare proaspăt constituita coaliție goto-taifală (Wolfram-Dunlap 1990, 57-58), faptul că aceeași coaliție s-a deplasat pe drumurile amenajate din Dacia nord-dunăreană în primele luni ale anului 332, când a inițiat campania împotriva sarmaților, este o certitudine: așa se explică, de altfel, de ce sarmații n-au avut de ales și au trebuit să-i înarmeze pe limiganții picensi și amicensi, care locuiau și, implicit, controlau pe de-a-ntregul rețeaua de drumuri transcarpatice (Wolfram-Dunlap 1990, 61). Cu acest prilej – dar, desigur, nu numai acum – o parte dintre călătorii sub arme care tranzitează drumurile daco-romane ies din anonimatul apartenenței la mulțime: în a doua jumătate a lunii aprilie 332, ca reacție la ofensiva goto-taifală și (adăugăm noi[22]) în virtutea de reprezentat direct al suveranului recunoscut de limiganți, Constantius al II-lea, unul dintre fiii lui Constantin cel Mare, preia personal conducerea armatei imperiale și traversează Dunărea bănățeană, avansând pe traseele descrise de *Tabula Peutingeriana* (Benea 2013, 342, Cameron 2008, 105, Petolescu 2000, 339). Noi trupe imperiale vor avansa pe drumurile din Dacia nord-dunăreană în anul 336, din ordinul împăratului Constantin cel Mare (care-și va asuma cu acest prilej și titlul de *Dacicus*) (Cameron 2008, 105, Treadgold 1997, 48), precum și, de această dată în mai multe campanii și sub comanda unuia dintre urmașii acestuia, împăratul Constantius al II-lea, din primăvara până în toamna anului 358, când suveranul roman, afat personal în fața trupelor, se confruntă deopotrivă cu sarmații și quazii și, respectiv, cu autohtonii în curs de romanizare pe care documentele îi reține sub denumirea de limiganți amicensi

[21] Sirmium va deveni, de altfel, în luna martie 293, una dintre reședințele imperiale ale primei Tetrarhii.

[22] Argumentarea acestei afirmații, expusă pe larg în articolul nostru *Raporturile dintre populațiile de frontieră şi instituţiile Imperiului Roman. Cazul limiganţilor* (Nistorescu 2014)

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

(Hunt 2008, 32); de altfel, confruntările celor din urmă cu imperialii se vor repeta în anul următor, din martie până în mai.

Nici barbarii nu se rețin în a valorifica, în propriul lor avantaj logistic, rețeaua de drumuri existentă în Dacia de la nordul fluviului. În vara anului 374, sarmații avansează pe drumul limesului din câmpia bănățeană și trec Dunărea pentru a ataca provinciile de la sudul acesteia (Ivanisevic-Bugarski 2008, 42). În vara anului 400, pe rețeaua de drumuri de la nordul Dunării de Jos avansează, de această dată pentru a se pune sub protecția principelui hun Uldin, recent înstăpânit asupra teritoriilor daco-romane anterior controlate de vizigoți, un corp de oaste imperială format preponderent din mercenari și aflat sub comanda generalului de origine gotică Gainas (Stanciu 2010, 824, Blockley 2008, 116-117, Kazhdan 1991, 814). Moștenirea rutieră îi va fi de mare folos, în anii următori, principelui Uldin, atât pentru a organiza atacuri de anvergură spre sudul fluviului (mai ales cele din anii 408 și 409), cât și pentru a întreține relații foarte complexe, până la nivelul mezalianțelor personale, cu aristocrația daco-romană din marile orașe dunărene, în special cu tot mai influenta casă a viitorului general Aetius de la Durostorum; la fel va proceda, în anul 422, urmașul direct al lui Uldin, principele Rua.

Fără îndoială, cele mai interesante călătorii pe drumurile imperiale de la nordul Dunării dacice sunt cele ale ambasadelor trimise de Roma și Constantinopol în al doilea sfert al secolului V (mai precis începând cu anul 432), când conducătorii huni Rua, Atilla și Bleda reușesc să realizeze cea mai mare coaliție politico-militară a *Barbaricum*-ului, instalându-și comandamentul central chiar pe traseul *limes*-ului banato-crișan. Astfel, ca răspuns la o ambasadă trimisă în anul 432 de principele hun Rua la Constantinopol, curtea imperială îşi trimite proprii diplomaţi la reşedinţa acestuia - și merită să reținem că, pentru negocierile cu un lider barbar instalat în mijlocul populației de origini daco-romane din vechea Dacie traiană, autoritățile Constantinopolului au apelat și la serviciile unora de același neam cu autohtonii, în cazul de față, la nobilul Plinthas din Scithia Minor (Priscus-Given 2014, 8). În anul 445, o nouă ambasadă imperială călătorește spre comandamentul hunilor, unde domnea, deja, rămas singur stăpânitor după moartea lui Bleda, doar Atilla (Sinor 1990, 190). Fără îndoială, misiunile diplomatice au fost foarte numeroase în acei ani ai stării de război generalizat dintre coaliția Barbaricum-ului și cele două Imperii Romane; de departe însă, cea mai interesantă din perspectiva demersului nostru este ambasada constantinopolitană din vara anului 449, condusă de comitele Maximinus, din care a făcut parte și demnitarul imperial Priscus Panites. Atilla primea, în acel moment, două misiuni diplomatice, ale ambelor capitale imperiale romane: Ravena și Constantinopol, cea apuseană fiind, la rândul ei, condusă de comitele Romulus, prefectul Promotus de Noricum și comandantul militar Romanus – toți aceștia, împreună cu suita lor, fiind călători pe aceeași rețea rutieră imperială (Heather 2008, 15, Gracanin 2003, 54). Așa cum se știe, episodul a fost frecvent evocat în istoriografia noastră, călătorul Priscus furnizează numeroase detalii cu privire la realitățile din imediata vecinătate a drumurilor imperiale: aflăm, astfel, despre densitatea semnificativă de locuire din ariile traversate de rețeaua de drumuri[23] (și aceasta, în pofida stării de război și a nesiguranței generate de schimbările politico-

[23] Unele dintre așezările regiunii sunt puse în subordinea directă a unor lideri barbari, care-și asigură astfel veniturile necesare status-rolului lor – explicit menționat fiind un sat dăruit de Atilla văduvei lui Bleda

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

militare din *Barbaricum*), despre identitatea etno-culturală a locuitorilor în cauză (majoritatea fiind formată din autohtoni latinofoni sau în curs de latinizare, alături de care coexistă comunități mai mari sau mai mici recent instalate de neamuri barbare), despre microgeografia regiunii[24], despre structura comandamentului coaliției realizate sub comanda lui Atilla (în care se regăsesc numeroși latinofoni autohtoni din nordul Dunării sau sosiți din Imperiul Roman, deci călători pe aceleași căi rutiere[25]), nu în ultimul rând, despre natura, i-am spune azi, globală a contactelor pe care înzestrarea rutieră a regiunii le facilitează.

Militarii (singuri, în corpuri armate sau laolaltă cu formațiunile tribale din care sunt recrutați), demnitarii imperiali și omologii lor din lumea barbară și, respectiv, reprezentanții elitelor din provinciile imperiale învecinate (un caz exemplar fiind generalul Aetius, aliatul, dar și învingătorul lui Atilla) și din teritoriile contingente acestora nu sunt singurele categorii de călători pe rutele construite de Imperiul Roman la nordul Dunării. Intensitatea schimburilor comerciale, ca să ne limităm doar la acest exemplu, implicit și a deplasărilor de negustori și antreprenori, este, și ea, ușor detectabilă, fiind certificată atât prin mărturiile directe ale izvoarelor epocii, cât și prin circulația monetară, mult mai intensă aici decât în oricare altă regiune a *Barbaricum*-ului, prin anvergura și diversitatea mărfurilor tranzitate, dar mai ales prin măsurile oficiale de organizare comercială adoptate de autoritățile imperiale pentru frontiera dunăreană. Și din cadrul acestor categorii putem identifica o serie de călători privilegiați – și este momentul să precizăm că am dat termenului de privilegiat, în acest demers, sensul dual de neanonim și relevant – dar, în cele ce urmează, ne vom opri asupra unei alte clase categoriale, nu mai puțin relevantă pentru epoca istorică analizată și pentru contribuția la dezvoltările ulterioare petrecute în această macroregiune și nu numai: reprezentanții noii religii a creștinismului.

Cea dintâi călătorie pe drumurile imperiale nord-dunărene care ne reține atenția, întrucât implică un personaj-cheie al așezământului instituțional din teritoriile vechii Dacii, este cea pe care a efectuat-o în primăvara anului 325 episcopul Theophilus de Gothia, pentru a participa la cei dintâi sinod ecumenic convocat de împăratul Constantin cel Mare (Zugravu 2008, 171-177). Deși își desfășoară activitatea pastorală într-o regiune aflată sub controlul militar și administrativ vizigot, Theophilus este, ca toți episcopii care urmează porunca imperială de a se întruni la Niceea, un supus imperial, ba chiar unul care intrase recent, laolaltă cu întregul sacerdoțiu creștin, în categoria demnitarilor oficiali. Avem a presupune că deplasările lui Theophilus între Noua Romă/Constantinopol și reședința sa ecleziastică din zona curburii Carpaților – deplasări care au implicat mult mai multe personaje, precum și unele aranjamente oficiale[26] – nu s-au limitat la cele din contextul anului 325, fie și dacă luăm în considerare numai precedentul prilejuit de consacrarea și instalarea sa în demnitatea episcopală. Nu altfel

[24] De interes pentru noi fiind, mai ales, menționarea râurilor locale Drecon/Bârzava, Tigas/Timiș și Tifisas/Tisa, precum și caracterul amenajat al drumului de *limes*

[25] Printre aceștia, pot fi amintiți consilierul Rusticius (fost prizonier de război din Moesia Prima), Constantius (șeful de cabinet al lui Atilla, afiliat la curtea acestuia din însărcinarea lui Aetius) și Tatulus, tatăl lui Orestes (confidentul lui Atilla, care este și ginerele comitelui Romulus al Imperiului de Apus).

[26] Avem în vedere necesitatea ca episcopul să fi purtat corespondență cu centrul patriarhal din capitala imperială, respectiv, ca deplasarea sa (care trebuie să fi durat cel puțin o săptămână) să implice o anumită suită (începând cu garda) și o anumită finanțare.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

vor fi stat lucrurile în anul 341, când în scaunul episcopul din Geția/Gothia va fi așezat, după consacrarea sa în Nicomedia, de către episcopul Eusebius, Ulfilas, traducătorul în limba gotică a scripturilor creștine (Zugravu 2008, 250, Wolfram-Dunlap 1990, 77-78). Similar, în anul 372, avem informații despre deplasările curente, pe aceleași trasee, ale episcopului Sava Gotul și ale preotului Gudila (Heather 2008, 494, Popescu 2010, 596-597). În anul 399, deplasările sunt inițiate mai ales din sudul Dunării: patriarhul Ioan Hrisostom de Constantinopol trimite, probabil la solicitarea episcopului Theotim I de Tomis, misionari pentru evanghelizarea barbarilor (hunilor) de la Dunăre (Popescu 2010, 598). Călătorii frecvente fac, în amonte, și preoții nord-dunăreni sufragani ai episcopatelor din sudul fluviului: Sirmium, Singidunum, Remesiana, Viminacium, Ratiaria, Oescus, Novae ș.a.m.d.

Iată, așadar, că în intervalul de un secol și jumătate de la așa-numita „retragere aureliană" și până la prăbușirea coaliției polarizate de hunii lui Rua și Atilla, în altminteri deloc liniștita regiune carpato-dunăreană, drumurile amenajate în veacurile anterioare de autoritățile imperiale romane continuă să fie funcționale, să asigure circulația și buna funcționare instituțională a societății din aceste ținuturi, implicit (pentru că acolo unde circulă oamenii și mărfurile, circulă și factorii modelatori de civilizație) să faciliteze continuarea procesului de romanizare.

Bibliografie

Volume, sinteze

Benea, Doina. 1983. *Din istoria militară a Moesiei Supertior și a Daciei*, Cluj-Napoca: Dacia.

Benea, Doina. 2013. *Istoria Banatului în antichitate*, Timișoara: Excelsior Art.

Bowman Alan K., Garnsey, Peter, Cameron, Averil (ed.). 2008. *The Cambridge Ancient History*, vol XII „The Crisis of Empire A.D. 193-337", Cambridge: Cambridge University Press.

Ioniță, Ion. 1982. *Din istoria și civilizația dacilor liberi – Dacii din spațiul est-carpatic în secolele II-IV e.n.*, Iași: Junimea.

Kazhdan, Alexander P. (ed.). 1991. *The Oxford Dictionary of Byzantium*, vol 1-2-3, Oxford/New York: Oxford University Press.

Petolescu, Constantin C. 2000. *Dacia și Imperiul Roman*, București: Teora.

Popa-Lisseanu, G. 2007. *Dacia în autori clasici*, București: Vestala.

Preda, Constantin (ed.). 1994. *Enciclopedia arheologiei și istoriei vechi a României*, vol. AC, București: Enciclopedică.

Priscus, Panites, Given, John (trad., ed.). 2014. *The fragmentary history of Priscus: Attila, the Huns and the Roman Empire, AD 430-476*, New Jersey: Evolution Publishing, Merchantville.

Protase, Dumitru, Suceveanu, Alexandru (ed.). 2010. *Istoria Românilor*, vol. II „Dacoromani, romanici, alogeni", ed. a II-a revăzută și adăugită, București: Academia Română – Secția de Științe Istorice și Arheologie, Editura Enciclopedică.

Sinor, Denis. 1990. *The Cambridge History of Early Inner Asia*, Cambridge: Cambridge University Press

Treadgold, Warren. 1997. *A History of Byzantine State and Society*, Standford: Standford University Press.

Wolfram, Herwig, Dunlap, Thomas J. 1990. *History of the Goths*, Oakland: University of California Press.

Zugravu, Nelu (ed.). 2008. *Fontes Historiae Daco-Romanae Christianitatis/Izvoarele istoriei creștinismului românesc*, Iași: Editura Universității „Alexandru I. Cuza", Centrul de Studii Clasice și Creștine.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

Articole

Benea, Doina. 2001. *Dacia pe Tabula Peutingeriana*, în Bibliotheca Historica et Archaeologica Universitatis Timisiensis, nr. IV/2001, Timișoara: Centrul de Studii de Istorie și Arheologie Constantin Daicoviciu Timișoara, Editura Mirton, p. 135-149.

Blockley, R.C. 2008. *The Dinasty of Theodosius*, în Cameron, Averil, Garnsey, Peter (ed.), „The Cambridge Ancient History", vol. XIII „The Late Empire A.D. 337-425", Cambridge: Cambridge University Press, p. 111-137.

Bowman, Alan K. 2008. *Diocletian and the first Tetrarchy A.D. 284-305*, în Bowman Alan K., Garnsey, Peter, Cameron, Averil (ed.), „The Cambridge Ancient History", vol XII „The Crisis of Empire A.D. 193-337", Cambridge: Cambridge University Press, p. 67-89.

Cameron, Avril. 2008. *The reign of Constantine A.D. 306-337*, în Bowman Alan K., Garnsey, Peter, Cameron, Averil (ed.), „The Cambridge Ancient History", vol XII „The Crisis of Empire A.D. 193-337", Cambridge: Cambridge University Press, Cambridge, p. 90-109.

Dilke, O.A.W. 1987. *Itineraries and Geographical Maps in the Early and Late Roman Empires*, în Harley, J.B., Woodward, David (ed.), „The History of Cartography", vol. I, Chicago: The University of Chicago Press, p. 234-257.

Gracanin, Hrvoje. 2003. *The Western Roman Embassy to the Court of Attila in AD 449*, în „Byzantinoslavica", nr. LXI, Prague: Institute Slave, p. 53-74.

Gudea, Nicolae. 2000. *Noțiunea de limes: frontieră sau concepție de apărare? Câteva reflecții în legătură cu o carte recent apărută*, în „Ephemeris Napocensis" nr. 9-10/1999-2000, Cluj-Napoca: Institutul de Arheologie și Istoria Artei (Academia Română), p. 209-230.

Heather, Peter. 2008. *The western empire*, în Cameron, Averil, Ward-Perkins, Bryan, Whitby, Michael (ed.), „The Cambridge Ancient History", vol. XIV „Late Antiquity: Empire and Succesors A.D. 425-600", Cambridge: Cambridge University Press, p. 1-32.

Hunt, David. 2008. *The Successors of Constantine*, în Cameron, Averil, Garnsey, Peter (ed.), „The Cambridge Ancient History", vol. XIII „The Late Empire A.D. 337-425", Cambridge: Cambridge University Press, p. 1-43.

Ivanisevic, Vujardin, Bugarski, Ivan. 2008. *Western Banat during the Great Migration Period*, în Niezabitowska-Wisniewska et alii, „The Turbulent Epoch. New materials from the Late Roman Period and the Migration Period", Lubin: Instytut Archeologii Uniwersytet Marii Curie-Sklodowskiej, p. 39-62.

Nistorescu, Laurențiu. 2014. *Raporturile dintre populațiile de frontieră şi instituțiile Imperiului Roman. Cazul limiganților,* în „Quaestiones Romanicae" nr. II/2, Timișoara: Universitatea de Vest Timișoara & Universitatea Szeged - Jate Press, p. 839-847.

Nistorescu, Laurențiu. 2015. *Contribuții la identificarea etnopolitică a limiganților lui Ammianus Marcellinus*, în „Acta Centri Lucusiensis" nr. 3A, Timişoara: Centrul de Studii DacoRomanistice Lucus, p. 14-31.

Popescu, Emilian. 2010. *Organizarea Bisericii în secolele IV-VI*, în Protase, Dumitru, Suceveanu, Alexandru (ed.), „Istoria Românilor", vol. II „Daco-romani, romanici, alogeni", ediția a II-a, București: Editura Enciclopedică, p. 561-631.

Popescu, Claudia S., Nistorescu, Laurențiu. 2013. *Marginalii la problema limes-ului vest-dacic*, în „Acta Centri Lucusiensis" nr. 1B, Timișoara: Centrul de Studii DacoRomanistice Lucus, p. 58-67

Popescu, Claudia S. 2016. *Tema limes-ului dacic în izvoare literare*, în „Acta Centri Lucusiensis" nr. 4A, Timișoara: Centrul de Studii DacoRomanistice Lucus, p. 7-11.

Protase, Dumitru. 2010. *Populația autohtonă în Dacia postromană (anul 275-secolul al VI-lea)*, în Protase, Dumitru, Suceveanu, Alexandru (ed.), „Istoria Românilor", vol. II „Dacoromani, romanici, alogeni", ed. a II-a revăzută și adăugită, Ed. Academia Română – Secția de Științe Istorice și Arheologie, Ed. Enciclopedică, București, p. 667-720.

Stanciu, Ioan. 2010. *Hunii*, în Protase, Dumitru, Suceveanu, Alexandru (ed.), „Istoria Românilor", vol. II „Daco-romani, romanici, alogeni", ediția a II-a, București: Editura Enciclopedică, p. 817-834.

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)

Webografie

Ammianus-lat. - http://thelatinlibrary.com/ammianus.html, 10.11.2018

Ammianus-eng. - http://www.tertullian.org/fathers/index.htm#Ammianus_Marcellinus, 10.11.2018

Bondoc, Dorel. 2001. *Repertoriul fortificaţiilor de pe ripa nordică a limesului Dunării de Jos în epoca romană târzie*, http://apar.archaeology.ro/bondoc.htm, 10.12.2018

Notitia Dignitatum - http://www.intratext.com/IXT/LAT0212/_INDEX.HTM, 20.12.2018

BDD-A31404
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-16 16:56:31 UTC)