

ANALELE BANATULUI

Serie nouă

ARHEOLOGIE – ISTORIE

XXIII

2015



MUZEUL BANATULUI TIMIȘOARA

ANALELE BANATULUI

Serie nouă

ARHEOLOGIE ▪ ISTORIE

XXIII

2015

M U Z E U L B A N A T U L U I T I M I Ş O A R A

ANALELE BANATULUI

Serie nouă

**ARHEOLOGIE
ISTORIE**

XXIII

2015

EDITURA MEGA
Cluj-Napoca, 2015

Colegiul de redacție:

Claudiu ILAȘ, *director al Muzeului Banatului*

Prof. dr. Florin DRAȘOVEAN, *redactor șef*

Zsuzsanna KOPECZNY, *secretar de redacție*

Prof. dr. Radu ARDEVAN (Cluj-Napoca), Lector dr. Ligia BOLDEA (Reșița), dr. Nicoleta DEMIAN (Timișoara), dr. Dragoș DIACONESCU (Timișoara), Prof. dr. Joseph MARAN (Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, Germania), Zoran MARCOV (Timișoara), Conf. dr. Vasile RĂMNEANȚU (Timișoara), Prof. dr. John Michael O'SHEA (Michigan University, SUA), Prof. dr. Wolfram SCHIER (Freie Universität Berlin, Germania), Lector dr. Cosmin SUCIU (Timișoara), *membri*

Vigneta copertei: Wiliam Vastag †

Analele Banatului, serie nouă, continuă publicațiile anterioare ale Muzeului Banatului din Timișoara:

Történelmi és Régészeti Értesítő, 1872–1918

Gemina, 1923

Analele Banatului, 1928–1931

Tibiscus, 1971–1979

Orice corespondență se va adresa
Muzeului Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO–300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Please send any mail to
Muzeul Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO–300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Tout correspondance sera envoyée à l'adresse:
Muzeul Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO–300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Richten Sie bitte jedwelche Korrespondenz an die Adresse:
Muzeul Banatului, Piața Huniade nr. 1, RO–300002 Timișoara,
e-mail: analelebanatului@yahoo.com

Responsabilitatea asupra conținutului materialelor revine în exclusivitate autorilor.

ISSN 1221–678X

Anuarul *Analele Banatului* este indexat în următoarele baze de date:

Scopus <http://www.elsevier.com/online-tools/scopus/content-overview>
<http://www.info.sciverse.com/scopus/scopus-in-detail/facts>
World Cat <http://www.worldcat.org/title/analele-banatului/oclc/649630402>
Copernicus <http://www.journals.indexcopernicus.com/passport.php?id=4875>
ERIH PLUS <https://dbh.nsd.uib.no/publiseringskanaler/erihplus/periodical/info.action?id=485417>



Editura MEGA | www.edituramega.ro
e-mail: mega@edituramega.ro

CUPRINS ▪ SOMMAIRE ▪ INHALT ▪ CONTENTS

ARHEOLOGIE ȘI ISTORIE VECHĂ

LJUBO FIDANOSKI

Home Sweet Home: Neolithic Architectural Remnants from Cerje – Govrlevo, Republic of Macedonia . 11

MICHAEL D. GLASCOCK, ALEX W. BARKER, FLORIN DRAȘOVEAN

Sourcing Obsidian Artifacts from Archaeological Sites in Banat (Southwest Romania) by X-ray Fluorescence..... 45

COSMIN IOAN SUCIU

Metodologia analizei post-săpătură a sitului de la Turdaș (I). Câteva observații legate de modalitatea de publicare și interpretare a sistemului de fortificare ☞ *Post-excavation Analysis Methodology of Turdaș Site (I). Some Observations on Earlier Publication and Interpretation of the Fortified System* 51

SORIN TINCU

Cercetările arheologice de la Hunedoara. Considerații privind încadrarea culturală și cronologică a descoperirilor ☞ *The Archaeological Researches from Hunedoara. Considerations Regarding Cultural and Chronological Framing of the Discoveries* 63

ALINA BINȚINȚAN

Confecționarea experimentală a ceramicii preistorice: tehnica presării în forme de lut ☞ *Creating Experimental Prehistoric Pottery: Pre-shaped Clay Molds Pressing Technique* 89

SVEN BRUMMACK, DRAGOȘ DIACONESCU

O abordare Bayesiană a datelor AMS aparținând epocii cuprului din Câmpia Panonică ☞ *A Bayesian Approach of the AMS Data from the Great Hungarian Plain's Copper Age*..... 101

FLORIN GOGĂLTAN, FLORIN DRAȘOVEAN

Piese preistorice din cupru și bronz din România aflate în colecțiile British Museum, Londra. I ☞ *Prehistoric Copper and Bronze Age Objects from Romania Found in the Collections of the British Museum in London. I*..... 119

CORIOLAN HORAȚIU OPREANU

Arhitectura epocii Latène din Munții Șureanu (Sebeșului). O analiză metodologică ☞ *The Architecture of the Late Iron Age in the Șureanu (Sebeșului) Mountains. A Methodological Approach* 151

DOINA BENEĂ, SIMONA REGEP

Ștampile tegulare romane de la Tibiscum ☞ *Roman Tegular Stamps from Tibiscum*..... 187

ARHEOLOGIE ȘI ISTORIE MEDIEVALĂ

DANIELA TĂNASE

Considerații cu privire la o aplică de faleră din epoca avară târzie descoperită la Timișoara-Podul Mодоș ☞ *Considerations upon a Late Avar Phalera Applique Found at Timișoara-Podul Mодоș*..... 209

IUSZTIN ZOLTAN

Vicecomiți în comitatul Timiș (sec. XIV–XV) ☞ *Viscounts in Timiș County (14th–15th)* 219

LIGIA BOLDEA

Prezențe feminine în sistemul domenal medieval bănățean (1300–1450) ☞ *Female Presences in the Banat Medieval Domaine (1300–1450)* 235

OANA TODA

Căi de comunicație nord-transilvănene și direcțiile de trafic ale Clujului medieval ☞ *North Transilvanian Communication Routes and the Traffic Orientation of Medieval Cluj* 253

ADRIAN BĂLĂȘESCU, FLORIN DRAȘOVEAN, VALENTIN RADU

Studiul materialului faunistic descoperit în urma cercetărilor arheologice preventive din Piața Sfântu Gheorghe de la Timișoara. Date preliminare ☞ *L'étude du matériel faunique découvert pendant les recherches archéologiques préventives de la place Sfântu Gheorghe de Timișoara. Données préliminaires* 277

ISTORIE MODERNĂ ȘI CONTEMPORANĂ

SORIN MITU

Date genealogice și prosopografice referitoare la familia Cornea-Barbu de Ileni (sec. XVII–XX) ☞ *Genealogical and Prosopographical Data Regarding Cornea-Barbu of Ileni Family (17th–20th Centuries)* ... 321

ZORAN MARCOV

Contribuții la identificarea și clasificarea puștilor vest-balkanice cu cremene prezente în muzeele din România ☞ *Contributions to Identifying and Classifying Western Balkans Flintlock Rifles from the Romanian Museums* 331

LAJOS KAKUCS

De la Fântâna Pașei de pe lângă Mănăstirea Dervișilor până la Parcul Rozelor. Contribuții la istoria parcurilor din Timișoara ☞ *From the Pacha's Fountain near the Dervishes' Monastery to the Park of Roses. Contributions to the History of the Parks in Timișoara* 343

COSTIN FENEȘAN

Un erou uitat: Mihai Cavalier de Iacobici ☞ *A Forgotten Hero: Michael Knight of Iacobici* 385

IRINA VASTAG

Cultura instituției militare din Timișoara specializată în stingerea incendiilor și acțiuni de intervenție la calamități naturale și catastrofe – produsul evoluției sale istorice distincte ☞ *Die Kultur der für Brandlöschsätze und Spezialeinsätze im Falle von Naturkatastrophen und Notsituationen zuständigen Militäreinrichtung Temeswar – ein Produkt ihrer eigenen geschichtlichen Entwicklung* 399

ANDREEA-MIHAELA CREANGĂ

Războaiele balcanice ca spectacol mediatic: relatarea jurnalistică ☞ *Balkan Wars as a Media Spectacle: the Journalistic Story* 413

DRAGO NJEGOVAN, MIODRAG MILIN

Mitropolia de Karlowitz și relațiile sârbo-române din cuprinsul Monarhiei habsburgice ☞ *The Metropolitanate of Karlowitz and Serbo-Romanian Relations within The Habsburg Monarchy* 419

LJILJANA BAKIĆ

Felix Milleker's Contributions to the Study of the Antiquities of Banat between the 1880's and 1940's.... 429

ALINA-CĂTĂLINA IBĂNESCU

Studiul de caz: activitatea profesorului Ioan Ursu reflectată în ziarul „La Roumanie” în timpul misiunii universitare din Franța (1918–1919) ☞ *Professor Ioan Ursu's Activity as Written in the 'La Roumanie' Newspaper during his Academic Mission in France (1918–1919). A Case Study* 435

SERGIU SOICA

Episcopul Iuliu Hossu de la Unirea de la Alba Iulia în închisorile regimului comunist din România ☞
The destiny of Bishop Iuliu Hossu: From the Great Union in Alba Iulia to the Romanian Communist Penitentiaries 439

OVIDIU EMIL IUDEAN

The Banat Political Elite During the 1926 General Elections..... 451

MARIAN-ALIN DUDOI

The Accommodation of the British Mission in Romania (1944) 459

VASILE RĂMNEANȚU

Din culisele unei întâlniri la nivel înalt de la Timișoara. Vizita lui Iosip Broz Tito din februarie 1969 ☞
Aspects from the Backstage of a High Level Meeting at Timișoara. The Visit of Iosip Broz Tito from February 1969 465

JOSÉ DÍAZ-DIEGO

El advenimiento democrático en la Rumanía de 1990 y el principio del fin de su agricultura colectiva ☞
The Democratic Advent of 1990's Romania and the Beginning of the End of its Collective Agriculture 477

CĂI DE COMUNICAȚIE NORD-TRANSILVĂNENE ȘI DIRECȚIILE DE TRAFIC ALE CLUJULUI MEDIEVAL*

Oana Toda**

Cuvinte cheie: rețea rutieră, vamă, direcție comercială, administrație, terminologie medievală
Keywords: road network, toll-collection point, trade orientation, administration, medieval denominations

North Transylvanian Communication Routes and the Traffic Orientation of Medieval Cluj (Abstract)

The purpose of the present study is to synthesise the data gathered so far in relation to the main medieval roads of the north-Transylvanian region, with special focus on the gradual evolution of the town of Cluj and various influences the urban centre and the road system have effected upon one another. Mainly grounded in the data collected from the archival sources, the reconstruction of the trans-regional and provincial routes which developed in the Someșul Mic water catchment area could not have been achieved irrespective of its tight connection to the economic and, most of all, commercial traits of the region in the medieval period. Likewise, a preliminary classification of the roads, based on the medieval denominations by which they were recorded in charters (mainly perambulations and toll exemption or donation letters), was conducted in order to catch a glimpse into their hierarchy and economic functions. On the basis of these two criteria, nine major routes were selected and described, all of them firmly connected to the developing trade phenomenon (multiplication of market places) and to the evolution of the traffic toll-collection system (in accordance to the general tendencies recorded on a macro level for the entire kingdom of Hungary). Several long-distance and regional routes were determined as converging towards Cluj and certain control points, established by the royal, provincial and county authorities for a better traffic surveillance, emerged in key locations (such as Baci, Huedin, Bonțida and Sânnicoadă).

1. Introducere

O simplă încercare de urmărire a datelor documentare referitoare la traseele drumurilor din bazinul Someșului Mic ori a altor elemente vitale derulării traficului pe acestea, cum ar fi punctele de percepere a taxelor vamale, evidențiază poziția preeminentă a Clujului ca punct de convergență a unei suite de rute cu un important caracter comercial și nu numai. Stabilizarea căilor rutiere de importanță regională, la nivelul voievodatului și chiar la cel al Regatului Maghiar, a fost un proces îndelungat care, pe lângă existența unor linii de fugă prelabile prezente în teren, precum și

o posibilă reluare a mai vechilor trasee romane¹, a presupus măsuri administrative cu o bază cutumiară ori economică², dar și o interacțiune clară dintre

* Această lucrare a fost posibilă prin sprijinul financiar oferit de Programul Operațional Sectorial pentru Dezvoltarea Resurselor Umane 2007–2013, co-finanțat de către Fondul Social European, în cadrul proiectului numărul POSDRU/159/1.5/S/140863 cu titlul *Cercetători europeni competitivi din domeniile socio-umane și umane. Rețea de cercetare multiregională (CCPE)*.

** Universitatea Babeș-Bolyai, Str. Mihail Kogălniceanu, nr. 1, Cluj-Napoca, România. E-mail: oanatoda@yahoo.com.

¹ Tematica presupune o abordare detaliată, care nu va fi întreprinsă în cadrul acestui studiu, însă trebuie subliniată tratarea parțială ori tangențială a subiectului la: Florin Fodorean, *Drumurile din Dacia romană*, Cluj-Napoca (2006), 353–359; Dorin Ursuț, Podul roman de pe valea Someșului la Cluj-Napoca – Ipoteze. *Dacia Felix. Studia Michaeli Bărbulescu oblata*, ed. Sorin Nemeti, Florin Fodorean, Eduard Nemeth, Sorin Cociș, Irina Nemeti, Mariana Pîslaru, Cluj-Napoca (2007), 385–389; Oana Toda, Reutilizarea medievală a drumurilor romane în Transilvania și Banat. *BCȘS*, 13 (2007), 79–87; Erwin Gáll, Balázs Gergely, Szilárd Gál, *La răscruce de drumuri. Date arheologice privind teritoriul orașului Cluj-Napoca în secolele X–XIII*, Cluj-Napoca (2010), 8, pl. 42; Irina Băldescu, *Transilvania medievală. Topografie și norme juridice ale cetățitor Sibiu, Bistrița, Brașov, Cluj*, București (2012), 21–28, 279–284.

² Vezi Oana Toda, Legal and Administrative Aspects of the North Transylvanian Road System in the Middle Ages. *Government and Law in Medieval Moldavia, Transylvania and Wallachia*, ed. Martin Rady, Alexandru Simon, Leicester (2013), 55–64.

drum și așezare, relația de interdependență dintre cele două sisteme pe care acestea le compun fiind mai mult decât evidentă. Toate elementele enumerate pot fi regăsite în arealul nord-transilvănean, ele devenind tot mai evidente pe măsura înmulțirii documentelor arhivistice transmise, odată cu dezvoltarea Clujului, precum și a altor centre regionale și micro-regionale apropiate lui.

Încă de la integrarea Transilvaniei în Regatul Maghiar, conducătorii arpadieni au instituit monopolul regal asupra resurselor de sare din zonă³, ceea ce a determinat o orientare a comerțului cu acest produs înspre centrul regatului. La fel s-au petrecut lucrurile cu zăcămintele de minereuri prețioase. La finalul perioadei arpadiene, în economia Transilvaniei s-a înregistrat apariția, relativ târzie, a pieței locale, marcată în primul rând prin stabilirea de târguri în localitățile cu rol de reședințe administrative sau în centre ecleziastice, iar unele dintre aceste așezări au devenit orașe începând cu veacul al XIV-lea. Tot atunci a crescut cuantumul veniturilor dobândite de pe urma controlului vămilor, porturilor și al târgurilor, legate și ele de activitățile comerciale.

Este perioada în care se distinge influența ridicată pe care au avut-o în administrarea teritoriilor de pe valea Someșului Mic, chiar anterior apariției centrului de la Cluj, pe lângă oficialii statului, și instituțiile ecleziastice: episcopia Transilvaniei, cu domenii în zona Gilăului, și conventul de la Cluj-Mănăștur. Orașul, alături de alte așezări din teritoriu dominate de populație germană, și-a pus mai târziu amprenta asupra evoluțiilor economice de aici, desprinzându-se în timp de autoritatea voievodală și nobiliară, însă evoluând sub protecția libertăților regale⁴. Dezvoltarea urbană a Clujului poate fi susținută din punct de vedere planimetric doar din secolul al XIV-lea, fiind exclusă presupunerea existenței unei așezări fortificate pe parcursul secolului anterior⁵. În tandem cu creșterea în suprafață, de-a lungul perioadei medievale s-au înregistrat date referitoare la obținerea de privilegii și drepturi specifice așezărilor urbane ale regatului Ungariei, strâns legate de o tot mai clară

organizare economică și de o stabilire a orientării sale comerciale.

Comerțul transilvănean la mare distanță a fost condiționat de direcțiile politicii economice, în special a celei externe, a regatului maghiar. Urmările directe ale politicii comerciale regale au putut fi regăsite în drepturile și privilegiile conferite comunităților săsești: dreptul de târg, dreptul de depozit, scutițiile de vamă sau arendarea vămilor regale. La toate aceste capitole orașele din jumătatea nordică a Transilvaniei au cunoscut evoluții mai lente. Dacă în interiorul provinciei comercianții clujeni beneficiau de scutiri pentru libera comercializare a mărfurilor cel mai probabil de pe vremea lui Ștefan al V-lea (dar cu siguranță din anul 1316)⁶, în restul Regatului Maghiar au primit acest privilegiu regal doar în secolul al XV-lea⁷, fiindu-le garantat dreptul de liberă trecere prin Ungaria înspre Veneția, Viena, Boemia, Polonia, Moravia⁸. În plan intern, scutițiile vamale ale clujenilor din perioada secolelor XIII–XIV le depășesc ca număr pe cele ale Sibiului și Brașovului luate împreună⁹. Comerțul Clujului nu a fost supus dreptului de depozit obligatoriu decât în secolul al XVI-lea (1538)¹⁰, însă orientarea sa apuseană nu îl pune în competiție ridicată cu puternicele centre sudice, neinfluențând dezvoltarea sa la fel de mult precum pe cea a Bistriței.

Desigur, Clujul și Bistrița nu au constituit singurele centre ale zonei. De adus în discuție este și Dej, ai cărui locuitori, împreună cu cei din Ocna Dej, s-au bucurat de privilegii timpurii care le-au înlesnit dreptul de a ține târg săptămânal¹¹, de a transporta liber sarea regală (pe care o și exploatau) pe la vămile din Dej, Gherla și Unguraș¹². Alte locuri de târg importante au fost Buza, Teaca și Reteag care, împreună cu Bistrița, determină una dintre direcțiile majore ale comerțului clujean¹³. Ele au fost amintite încă din secolul al XIII-lea, dar mai ales din cel următor ca puncte comerciale

³ Petru Iambor, Drumuri și vămi ale sării din Transilvania în perioada feudalismului timpuriu. *ActaMN*, 19 (1982), 76; Cornelia Măluțan, Drumurile sării în Transilvania de nord-vest. *ActaMP*, VIII (1984), 251.

⁴ Krista Zach, Difuzarea rețelei urbane și a drepturilor de oraș central-european în sud-estul Europei (secolele XII–XV). Privire generală. *Orașe și orașeni. Városok és városlakók* (în continuare *Orașe și orașeni*), coord. Ionuț Costea, Carmen Florea, Judit Pál, Enikő Rüss-Fogarasi, Cluj-Napoca (2006), 69.

⁵ Adrian Andrei Rusu, De la cetate la oraș: cazul Clujului medieval. *Orașe și orașeni*, 315–332.

⁶ *DIR*, C, XIV, I, București (1953), doc. 242.

⁷ *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen* (în continuare *Ub*), ed. Gustav Gündisch, V (1438–1457), Hermannstadt (1975), 365–366.

⁸ Florina Ciure, Relații comerciale între Veneția și Transilvania în secolul al XVI-lea. *SMIM*, XXII (2004), 228.

⁹ Maria-Emilia Crângaci Țiplic, Paul Niedermaier, Privilegiile comerciale ale orașelor din Transilvania până la sfârșitul secolului al XV-lea. *Orașe și orașeni*, 131–132.

¹⁰ Pentru o trecere în revistă a celor mai importante drepturi comerciale ale Clujului vezi M. Crângaci Țiplic, P. Niedermaier, *op. cit.*, 133.

¹¹ *DIR*, C, XIII, II, 399–400.

¹² *Ibidem*, 354–355.

¹³ *DRH*, C, XII, București (1985), 46–47.

regionale, în vreme ce consemnările de noi târguri (anuale ori săptămânale) din veacul al XV-lea le-au depășit pe cele din secolul al XIV-lea (Tab. 2). Pentru toate aceste locuri de desfășurare a produselor comerciale locale ori de import au fost fixate traiectorii cu puncte fixe de taxare, atent controlate de autorități. Unele dintre drumurile de târg ori de tranzit al produselor miniere au devenit, după cum vom observa în continuare, adevărate axe economice ale Transilvaniei, adesea conectate la rutele de mare distanță ale Regatului Maghiar.

Trebuie subliniat faptul că, spre deosebire de unele instituții medievale vest-europene¹⁴, regalitatea arpadiană a Ungariei nu a emis legi referitoare la drumuri, prin care să realizeze o delimitare a diferitelor tipuri de căi de comunicație după importanță, lățime, regimul de proprietate asupra lor sau norme de comportament pe drumuri. Prin urmare, cercetarea nu beneficiază în cazul acestui stat de un tablou general asupra aspectelor legale ale sistemului de comunicații. Situația s-a perpetuat și în perioadele mai târzii, cu toate că în intervalul secolelor XIV-XV au fost emise o serie de decrete având ca subiect principal drumurile și circulația pe acestea, în special drepturile și obligațiile vameșilor și ale plătitorilor de taxe. Este vorba mai ales despre reglementarea condițiilor de derulare a traficului pe marile rute ale teritoriului, puse sub controlul regelui și al reprezentanților săi¹⁵.

Ca o consecință, obținerea informațiilor relevante cu privire la perioadele mai timpurii ale voievodatului și la particularitățile regiunii nord-transilvănene s-a bazat pe literatura pragmatică: pe documentele cancelariilor regale și voievodale, pe cele emise de capitlurile episcopale sau ale conventelor mănăstirești (locuri de adevărate) și, nu în ultimul rând, pe registrele contabile ale orașelor¹⁶.

¹⁴ Nu există pentru această zonă nicio clasificare în sensul celei realizate de către Phillipe de Beaumanoir în jurul anului 1283 în cadrul lucrării sale *Coutumes de Beauvaisis*. El împărțea drumurile comitatului Clermont (sudul Franței) în cinci categorii potrivit lățimii lor și a mijloacelor de transport cu care puteau fi parcurse cu referiri la regimul proprietății asupra lor (*Coutumes de Beauvaisis. Texte critique publié avec une introduction, un glossaire et une table analytique par Am. Salmon*, I, Paris (1899), XXVI/ 719–720, 368–370). Pentru o discuție referitoare la codurile de legi vest-europene, de secol XII-XIII, care au abordat și problema drumurilor (*Leges Henrici Primi, Sachsenpiegel și Coutumes de Beauvaisis*), vezi la Magdolna Szilágyi, *On the Road: The History and Archaeology of Communication Networks in East-Central Europe*, Budapest (2014), 92–96.

¹⁵ O. Toda, *Legal and Administrative Aspects*, 62–63.

¹⁶ Simpla transpunere a clasificării lui Phillipe de Beaumanoir la teritoriul Transilvaniei (Michel Tănase, *Contribuție la*

Dintre variatele categorii de acte patrimoniale aflate la îndemână, hotărnicile posesiunilor s-au dovedit a fi cele mai utile, datorită importanței drumurilor în delimitările cadastrale. Atitudinea autorităților față de sistemul rutier s-a desprins din decrete regale, care au reglementat aspecte restrânse legate de situația drumurilor și a transporturilor (în special din punct de vedere comercial), din scrisori privilegiale, donative, judiciare ori din rapoarte ale oficialilor statului.

2. Terminologia medievală: ierarhia și funcțiile comerciale ale drumurilor

Pentru nordul Transilvaniei, tipurile de informații conținute de sursele arhivistice fac referire la ierarhia drumurilor, regimul proprietății asupra lor, direcțiile traficului comercial, construcție și întreținere sau la actele criminale comise de-a lungul rutelor de circulație. Prin urmare, printre categoriile primare de ordonare a căilor de comunicație după apelativele utilizate se regăsesc și unele cu relevanță sporită în cazul studiului de față, cum ar fi distanțele parcurse și ierarhia drumurilor¹⁷ sau funcții economice (Tab. 1, Harta 1)¹⁸.

Sub aspectul distanțelor acoperite și al ierarhiei generale a drumurilor se pot distinge **rute de mare distanță** pentru care, în general, s-au utilizat termenii de *vialstrata publica* ori *magna*, mai rar *regia* și *Lantstrosz/Landstrass*¹⁹. Cu toate că segmentele denumite puteau purta și alte apelative, trebuie remarcat faptul că ele reprezentau tronsoanele cu cea mai mare importanță, foarte bine conectate marilor rute ale regatului și chiar celor continentale.

studii evoluției drumurilor în Transilvania. Continuitate și substituiri în partea meridională. *HistUrb*, III, 1–2 (1997), 85) și al Țării Românești (Pavel Mircea Florea, *Transporturile în Țara Românească (secolele XIV–XIX)*, București (2002), 21) este pripită și nefondată sub aspect metodologic.

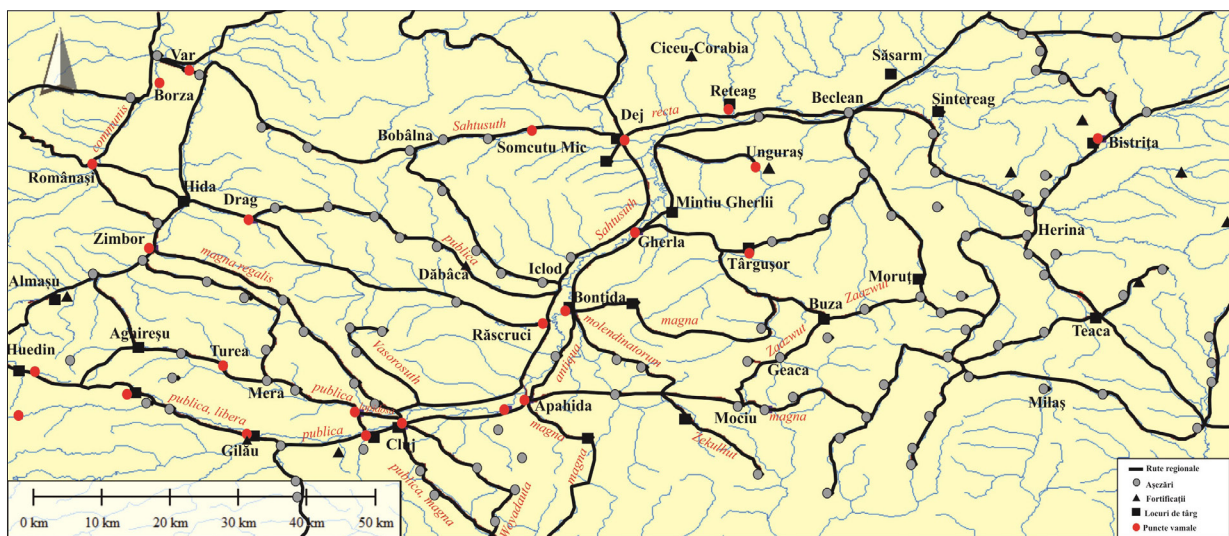
¹⁷ O scurtă prezentare și la O. Toda, *Legal and Administrative Aspects*, 57–58.

¹⁸ Cu mențiunea că termenii subliniați în tabel au fost identificați în documente referitoare la zona de nord a voievodatului, în vreme ce restul provin din alte teritorii ale provinciei.

¹⁹ Denumirea o regăsim în zona săsească, mai exact, la Vurpăr (jud. Sibiu). *Via lantstrosz appellata*, care era descrisă ca *magna via publica, que de Nova villa vadit ad Burgperk, per tranzit eundem pontem* în 1343: *Codex diplomaticus Transsylvaniae. Diplomata, epistolae et alia instrumenta litteraria res Transylvanas illustrantia. Erdélyi okmánytár. Oklevelek, levelek és más írásos emlékek Erdély történetéhez* (în continuare *EO*), ed. Zsigmond Jakó, Géza Hegyi, András W. Kovács, III (1340–1359), Budapest (2008), 74.

CLASIFICĂRI PRINCIPALE	APELATIVE UTILIZATE ÎN SURSELE SCRISE
Distanță și importanță	
Rute de mare distanță	- <i>via/strata magna/publica/communis</i> ²⁰ , <i>regia/regnicolarum/Kyraluta</i> , <i>via Lantstrosz</i>
Drumuri provinciale și regionale	- <i>via provinciale</i> , Vasorosuth („drumul târgului”), Zaazwut („drumul sașilor”), Zekulbuth („drumul secuilor”), <i>Bleschenweg</i> , Olabwth („drumul românilor”)
Drumuri locale	- <i>semita</i> , <i>via graminosa/mediocris</i> , Wagaaswuth („drumul tăieturii”), <i>Faluagutha</i> („drumul satului”), <i>secunda via</i>
Aspecte comerciale	
Drumuri de exploatare	- <i>Banyazut</i> („drumul minei”), <i>Aranyut</i> („drumul aurului”)
Drumuri ale sării	- Sabtus , Sohtusuth , <i>Sobordowth</i> , [Say]thos vth („drumul sării”), <i>Hayoswth?</i> („drumul corăbierilor”)
Drumuri ale târgurilor	- <i>via forensis</i> , Vasorosuth ; Wasarrew („vadul târgului”)

Tabel. 1. Termenii medievali utilizați cu referire la ierarhie și funcții economice ale drumurilor din Transilvania / Medieval terminology employed with respect to hierarchic and economic functions of the Transylvanian roads.



Harta 1. Harta principalelor drumuri cu indicarea unor apelative identificate în documente medievale. / Map of the main roads with the indication of some of the terminology identified in medieval charters.

Aplicarea denumirii de *publica* s-a făcut în cazul multor segmente rutiere de pe cuprinsul unităților administrative din nordul Transilvaniei, dar și din restul teritoriului. Drumuri publice erau acelea care conectau Clujul în toate cele patru direcții cardinale²¹, cu o evidentă prevalență a drumurilor

vestice, orientate înspre Ungaria centrală. Tot în cuprinsul comitatului Cluj apelativul a fost asociat unor segmente ale drumurilor care străbăteau moșii precum: Legii²², Ciuleni²³, Sânmărtinu de Câmpie²⁴, *Borozlotelke*²⁵, Gilău²⁶. În comitatul Dăbâca drumuri publice au fost menționate la Bontida²⁷, Dăbâca²⁸ și Țaga²⁹. În districtul Bistriței, la sud de Cepari, Șintereag și Blăjeni este amintit

²⁰ Cu mențiunea că termenii pot face referire și la rute de importanță regională sau la aspecte legale și de proprietate asupra lor.

²¹ Cel mai grăitor document a fost emis la 1377, pentru delimitarea hotarelor sale. În cuprinsul acestuia a fost amintit un număr considerabil de drumuri dintre care și două drumuri publice care legau Clujul de Gheorghieni și Cluj-Mănăștur: *Kolozsvár története. Oklevéltár* (în continuare *KvOkI*), ed. Elek Jakab, I, Budapest (1870), 87–94; *Ub* II, p. 464–471; *DRH*, C, XV, 214–227. În anul 1381, în hotarul Someșenilor era localizat documentar, drumul public de la est de Cluj (1381: *Ub* II, 544–546), care se continua pe la Cojocna și apoi spre Turda (1411: *Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában* (în continuare *Csánki*), ed. Dezső Csánki, V, Budapest (1913), 305). Două documente datând din anii 1391, respectiv 1455, reamintesc drumul public dinspre

Cluj-Mănăștur alături de un altul, mai la nord, care trebuie să fi fost cel care trecea prin Baci (Csánki, V, 304).

²² 1334: *DIR*, C, XIV, III, 326–327, 578–579.

²³ 1439: *Csánki*, V, 362.

²⁴ [1447]: *A kolozsmonostori konvent jegyzőkönyvei* (în continuare *KmJkv*), ed. Zsigmond Jakó, I, Budapest (1990), 339–341.

²⁵ 1450: *Ibidem*, 403.

²⁶ 1501: *Csánki*, V, 304.

²⁷ 1334: András W. Kovács, *A Wass család cegei levéltára* (în continuare *Wass levéltára*), Kolozsvár (2006), 224–225.

²⁸ 1429: Otto Mittelstrass, *Beiträge zur Siedlungsgeschichte Siebenbürgens im Mittelalter*, München (1961), 48.

²⁹ 1392: *Wass Levéltára*, 283–284.

un asemenea drum, care probabil făcea legătura cu zona nordică a Văii Rodnei³⁰; un alt drum public era îngrijit de locuitorii din Dumitra³¹.

Termenul *magna*, care se referea în principal la rute de mare distanță și, evident, înlocuia alte apelative din această categorie, pare să fi fost folosit extensiv. El era aplicat unui număr considerabil de drumuri din nordul Transilvaniei, cum ar fi: cel care lega Cluj de Huedin, drumul orientat înspre vest prin Poarta Meseșului cu variantele prin Baci³² și prin Popești, drumul Cluj – Turda³³, drumul de pe ambele maluri ale Someșului Mic, în dreptul localităților Răscruți³⁴, respectiv Jucu de Sus³⁵, drumul Apathida – Cojocna – Turda³⁶, drumul Dej – Beclean, pe malul drept al Someșului Mare³⁷ sau cel înspre Reghin³⁸.

Tot mari erau numite și multe dintre variantele care făceau legătura între rutele majore, cum ar fi: Jucu – Bonțida³⁹, Sic – Buza⁴⁰, Coasta – Bărai⁴¹, Huedin – Almașu (între Bicălatu și Sfărașu)⁴², Baci³² – Cluj-Mănăștur⁴³, Diviciorii Mari – Târgușor⁴⁴. Acest fapt dovedește că mai multe variante ale unui drum inter-regional aparțineau din punct de vedere ierarhic aceleiași categorii, atâta vreme cât îndeplineau condiția esențială de a nu ocoli punctele de colectare a taxelor vamale și pe cele de etapă stabilite prin lege.

Drumurile mari (*magnae*) dețineau o importanță sporită, deoarece multe dintre cele menționate în Evul Mediu apar ilustrate și pe una dintre cele mai timpurii reprezentări cartografice detaliate ale Transilvaniei. Este vorba despre harta realizată de către Morando Visconti, a cărei publicare datează din anul 1699⁴⁵. Totodată, se pare că, în

special spre finalul intervalului Evului Mediu, și termenul de „public” a fost folosit pentru drumurile de legătură dintre marile rute⁴⁶, ceea ce confirmă o evidentă apropiere semantică a apelativelor *magna* și *publica*, dacă nu chiar o sinonimie. Această idee era susținută și de către David Prodan, care afirma că drumurile mari, de țară, erau în același timp și drumuri publice care legau orașele mari, state sau regiuni și erau cele mai marcate de poduri și vaduri întreținute⁴⁷. De pildă, un document din anul 1430 amintește un drum public al Clujului pe Dealul Feleacului, numindu-l totodată și mare⁴⁸, iar drumul dintre Cluj și Gheorghieni era mare și public.

Importanța era sporită și de alte asocieri de termeni, cum a fost cea din cazul drumului de pe malul stâng al Târnavei Mari la Valchid (jud. Sibiu) care, în 1343, era desemnat *magna via provinciallem*⁴⁹. O situație aparte se regăsește și în cazul drumurilor numite „ale regelui”⁵⁰, cum era și *magna via regalis* (1379), conectând Clujul de partea centrală a regatului (Cluj – Popești – Meseș), amintit de mai multe ori pe parcursul secolelor XIII–XIV⁵¹. Mai mult, în anul 1461, un document îl numea și public între Buda Veche (Vechea) și Sumurduc⁵².

Drumurile regionale erau în general denumite prin folosirea unei game de termeni cu

Campam fatti dall' Arpate Cesaree in quelle ultime guere, Hermannstadt, 1699, la scara 1:350 000. *Az Osztrák Császárság az Osztrák-Magyar Monarchia és Magyarország térképei a Hadtörténeti Térképtárban 1566–1918*, ed. Annamária Jankó, Arcanum, Budapest (2008), DVD 1, B IX a 487/15.

⁴⁶ 1391: *Csánki*, V, 304 (*strata publica de Gyalow in Zuchak*); 1501: *Ibidem*, 304 (*publica et magna via inter oppidum Gyalo et poss. Nagykapws*).

⁴⁷ David Prodan, *Iobăgia în Transilvania în secolul XVI*, I, București (1968), 87–98. Se remarcă totuși tratarea sa în special din punct de vedere al distanțelor și ierarhiei, lăsându-se la o parte aspectele juridice.

⁴⁸ 1430: *Ub* IV, 406–412 (*procedendo prope praescriptas duas priores metas secus rivulum praetactum Pappfalwapatata vocatum sub annotato lapidoso monte vulgo Kwbanya dicto quasi ad iactum unius lapidis in gyro cuiusdam viae magnae a parte orientis memoratus dominus abbas metam fore et fuisse allegasset positam, ubi nullum signum metale reperissent, tunc ipsis civibus ibi contradicentibus manifeste. Tandem in eadem via publica per spatium competens versus civitatem Cluswar pergendo venissent sub quendam montem Azyropathaklbehegh nuncupatum*).

⁴⁹ *EO* III, 73.

⁵⁰ În zona Solnoc-Sătmar, pe parcursul secolului al XV-lea, două rute purtau această denumire: *Kyraluta* și *via magna regnicolarum*, vezi la Ștefan Pascu, *Voievodatul Transilvaniei*, II, Cluj (1979), 313.

⁵¹ 1283: *UbSieb* I, 132–134; *DIR*, C, XIII, II, 251–253; *EO* I, 259–260 (*magna via, quae videlicet, via regis vocatur*); 1379: *DRH*, C, XV, 662–675 (*magnam viam, qui vocatur via Regia*) și *Ibidem*, XV, 685–688 (*viam magnam regalem*).

⁵² *KmJkv* I, 606 (*veniendo per viam publicam a possessione Obuda versus possessionem Zomordok*).

³⁰ 1451: *Ub* V, 329–332; *KmJkv* I, 447.

³¹ 1520: Otto Dahinten, *Geschichte der Stadt Bistriz in Siebenbürgen*, Köln – Wien (1988), 360.

³² 1299: *Urkundenbuch zur Geschichte Siebenbürgens*, ed. Georg D. Teutsch, Friedrich Firnhaber, I, Wien, *Ubsieb* (1857), 214–216; *DIR*, C, XIII, II, 473–475.

³³ 1368: *DRH*, C, XIII, 468–471; 1419: *Zsigmondkori oklevéltár* (în continuare *ZsOkl*), ed. Elemér Mályusz, István Borsa, VII (1419–1420), Budapest (2001), 194–195 (*magnam viam Fellekwtha*).

³⁴ 1326: *DIR*, C, XIV, II, 373–374.

³⁵ 1332: *Ibidem*, III, 264–266, 568–570; *EO* II, 273–274.

³⁶ [1364]: *DRH*, C, XII, 275–276.

³⁷ 1269: *UbSieb* I, 94.

³⁸ 1356: *EO* III, 301–302.

³⁹ 1370: *DRH*, C, XIII, 778–782.

⁴⁰ 1352: *Ibidem*, X, 109–110.

⁴¹ 1329: *DIR*, C, XIII, II, 275–281; *EO* II, 239–241.

⁴² 1399: *ZsOkl* I, 661–662.

⁴³ 1377: *KvOkl* I, 87–94; *Ub* II, 464–471; *DRH*, C, XV, 214–227.

⁴⁴ 1349: *DIR*, C, XIV, IV, 387–390; *EO* III, 164–166.

⁴⁵ Morando Visconti, *Mappa della, Transilvania, e Provincie contigue nella qualesivedano li Consini dell' Ongaria eli*

semnificații ceva mai variate. Dacă apelativul *Vasorosuth* („drumul târgului”)⁵³, utilizat pentru numirea drumului cu traseul Măcițaș – Deuș – Chinteni – Cluj, trimite în special înspre funcția sa economică, nu trebuie trecută cu vederea nici importanța sa pentru regiunea respectivă. Numirea era una realizată mai degrabă la nivel local, de către locuitorii acelei văi, și nu una generalizată. Ea a fost aplicată la nivel regional unei rute de altfel cunoscute și ca drum mare⁵⁴. În cazul de la Măcițaș, odată cu ierarhizarea drumului, s-a realizat și una a așezărilor, cu evidentă supremație a celei de la Cluj. Deci, în situația de față se deduce și percepția locuitorilor dintr-o regiune asupra importanței economice a unui centru anume și a drumului care ducea într-acolo.

Drumuri nord-transilvănene, și nu numai, purtau și denumiri derivate din specificitățile etnice ale regiunilor pe care le conectau (*Zaazwut/Zaazut* – „drumul sașilor”⁵⁵, *Zekulhuth* – „drumul secuilor”⁵⁶ sau *Bleschenweg* – „drumul românilor”⁵⁷). Pe lângă un pregnant caracter etnic atribuit drumurilor de față, se remarcă și sublinierea importanței lor economice sau publice⁵⁸. Uneori se indică unele centre regionale ca destinații ale drumurilor mari sau publice, cum ar fi Turda, Cluj, Cojocna, Huedin, Rodna, ceea ce denotă de fapt importanța pe care ele o aveau pentru majoritatea așezărilor de mai mică însemnătate raliat la traseele lor.

Principala concluzie care se desprinde din diversitatea de față este că apelativele au derivat din percepția comunităților regiunii asupra realităților din zonele imediat învecinate, realizată din perspectiva destinației rutelor, devenind evidente complexitatea unei clasificări riguroase și dificultatea deosebirilor nete între drumuri cu ierarhii diferite.

De cele mai multe ori **drumurile cu caracter local** erau grupate sub termenul comun de *via* sau *strata*, fără nicio mențiune suplimentară. Aceasta este forma în care majoritatea covârșitoare a căilor

de comunicație apare menționată în hotărnicii sau acte donative. Rareori cercetarea beneficiază de termeni ceva mai expliciți, care pot face referire la lățimea redusă a drumului, cum este cel de *semita* („potecă”)⁵⁹. Cu toate acestea, uneori se remarcă faptul că *semita* și *via* erau utilizați pentru același drum la Măcițaș⁶⁰. Importanța redusă pentru comunitate, comparativ cu a altui drum, era evidențiată prin utilizarea termenului *mediocris* pentru denumirea unui drum secundar de la hotarul de sud al Clujului⁶¹. Termeni descriptivi, care fac referire la starea fizică pot, în anumite situații, dovedi fie o folosire nu prea intensă (*graminosa* însemnând „ierbos” sau „înierbat”)⁶², fie neîntreținerea sa ori umiditatea ridicată a solului (*Sabrusuth*, adică „noroios”)⁶³. Sugestivă este denumirea de *Wagaaswuth* („drumul tăieturii”), aplicată unei rute lăaturalnice care lega în secolul al XV-lea localitățile Deuș și Măcițaș⁶⁴.

Lungul șir al enumerărilor de apelative atribuite drumurilor locale poate fi completat cu termeni precum: *Faluagutha* („drumul satului”)⁶⁵, *Hazouta*⁶⁶, numirile drumurilor care duceau spre puncte fortificate ori biserici și numiri cu caracter etnic ale unor segmente rutiere scurte⁶⁷ sau străzi interioare așezărilor (chiar și celor rurale)⁶⁸. Tot în această categorie ierarhică se încadrează și dru-

⁵⁹ 1262 (Cireșoia): *UbSieb*, I, 94; 1332 (Jucu de Sus): *DIR*, C, XIV, III, 264–266, 568–570; *EO* II, 273–274; 1364 (Feleacu): *DRH*, C, XII, 237–241; 1379 (Bobâlna): *Ibidem*, XV, 571–575; 1419 (Sucutard): *ZsOkl* VII, 190–191; *Wass Levéltára*, 318–319; 1491 (1491): *KmfJkv* II, 77–78; 1409 (zona Călatei): Șt. Pascu, *op. cit.*, II, 319.

⁶⁰ 1418: *ZsOkl* VI, 527 (*viam seu semitam*).

⁶¹ Este vorba despre hotărnicia orașului Cluj, de la 1377, în care sunt listate toate drumurile care ajung la acesta, diferențierile dintre ele realizându-se atât prin repere de natură topografică, cât și prin termeni specifici aplicați fiecăruia, vezi *DRH*, C, XV, 214–227.

⁶² Vezi supra nota 61.

⁶³ 1375 (Vârșolț): *Ibidem*, XIV, 566–568.

⁶⁴ *Csánki*, V, 375. Legături directe sau scurtături între așezări învecinate au fost înregistrate și în alte zone ale Regatului Maghiar, ca de exemplu, la Ujör (comitatul Zemplen) (1418: *ZsOkl* VI, 497). Totuși, pe lângă posibilitatea de a indica o scurtătură, termenul mai putea trimite și la un drum care tăia o coastă ori o șa de deal (vezi și Oana Toda, Evidence on the Engineering and Maintenance of Roads in Late Medieval Transylvania. *AUA hist.*, 17/II, 2013, 175).

⁶⁵ Radu Boc, *Vămile și legislația vamală în trecutul românesc*, Teză de doctorat, Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca (2010), 91.

⁶⁶ 1358 (Ungra): *EO* III, 366.

⁶⁷ În hotarul moșiei Căpușu Mic era consemnat, la 1489, un „drum al românilor” (*Olahwth*): *KmfJkv* II, 63–64.

⁶⁸ 1358: *EO* III, 357 (*a parte ecclesie beate Elizabeth vadit per plateam Zazwtha vocatam directe a parte fluvii Kykellew*); 1461 (Cluj-Mănăștur): *Csánki*, V, 310 (*Olahwcz*).

⁵³ 1418: *ZsOkl* VI, 527.

⁵⁴ Și chiar și drum comun/comunal, după cum ne arată un document care localizează un asemenea drum lângă râul Mureș, la Dumbrăvioara (jud. Mureș) – *via magna et communis Wasaruswth* (1464: *SzOkl* VIII, 107).

⁵⁵ 1331 (Idrișia/Suplac): *EO* II, 267–268; 1334 (Legii): *DIR*, C, XIV, III, 326–327, 578–579; 1450 (pe Arieș): *SzOkl* VIII, 76–77; *Ub*, V, 296.

⁵⁶ 1369 (Berchieșu): *DRH*, C, XIII, 636–642.

⁵⁷ Aceste atribute ale unor rute economice, precum „drumul de jos” al Moldovei, nu trebuie confundate cu conferirea de nume etnice la nivel strict local, fenomen cu o atestare mai largă pe întreg teritoriul Transilvaniei medievale.

⁵⁸ Vezi nota 55: *unam publicam viam, que Zaazwut nuncupatur* (Valea Arieșului).

murile agricole de acces înspre loturile de pământ arabil, mori⁶⁹, heleștee, fânețe, păduri etc.

O parte a segmentelor rutiere din urmă reprezintă drumuri locale cu caracter economic, însă diplomele medievale fac referire și la funcția comercială a marilor drumuri. O categorie de **rute economice specializate**, care se disting la nivelul surselor documentare și care, totodată, se integrau de timpuriu marilor artere de circulație⁷⁰ este cea a „drumurilor sării”⁷¹, amintite în documente transilvănene ca *Sohtusuth*⁷², *Sohordowth*⁷³, *[Say]thos vth*⁷⁴ ori *Sahtus*⁷⁵. Chiar dacă mențiunile care să le denumească ca atare nu abundă, recurența lor în surse arhivistice în legătură cu transportul și taxarea zăcămintului trădează specializarea anumitor rute în acest sens. Termenii sub care sunt regăsite arhivistic fac referiri exacte la mineralul tranzitat, ceea ce a determinat preluarea și extinderea denumirii în literatura de specialitate asupra tuturor tronsoanelor care au fost utilizate în acest scop⁷⁶. Alteori apar formulări mai ample care descriu destinația unor segmente rutiere⁷⁷ ori importanța unor puncte de pe acestea în buna derulare a comerțului. În această din urmă categorie se integrează și podul de la Vad (peste Someșul unit)⁷⁸, vital pentru scoaterea sării din Transilvania înspre Câmpia Tisei.

⁶⁹ Este vorba despre cel care atingea hotarele moșiilor Jucu și Bărai și care purta denumirea de *via molendinatorum* sau „drumul morarilor” (*DIR*, C, XIV, II, 193–195, 378–381), care în mod evident trebuie pus în legătură cu activități de morărit, conducând probabil spre unul sau mai multe locuri de moară. Alte două drumuri ale morii cunoaștem la Valcău (c. Crasna) (1341: *EO* III, 48) și Uileacul Șimleului (c. Solnocul Mijlociu) (1418: *ZsOkl* VI, 572).

⁷⁰ László Tóth, *Magyarország közútjainak története*, Budapest (1995), 11, fig. 13.

⁷¹ Numirea definea doar cel mai important produs tranzitat, nefiind vorba despre o utilizare exclusivă în acest sens.

⁷² [1379] (Bobâlna, c. Dăbâca): *DRH*, C, XV, 571–575 (*mangam viam Sohtusuth vocatam*).

⁷³ Șt. Pascu, *op. cit.*, II, 315.

⁷⁴ 1450 (*Borozlotelke*, c. Cluj): *KmJkv* I, 403.

⁷⁵ 1326 (*Abelteleke*, c. Cluj): *DIR*, C, XIV, II, 373–374 (*ad viam magnam dictam Sahtus*).

⁷⁶ Pentru nordul Transilvaniei este vorba despre o parte importantă a drumurilor orientate spre vest: drumul Cluj – Huedin – Bologa, drumul Cluj – Dej – Bobâlna – Meseș), drumurile Cojocna – Turda, Cojocna – Cluj, Sic – Bonțida.

⁷⁷ În Maramureș cunoaștem două asemenea cazuri. La 1355, în hotărnicia Giuleștiului, la marginea dinspre Ocna Șugatag, un drum mergea spre ocele de sare (*quandam viam in fodinas salium ducentem*) (Radu Popa, *Țara Maramureșului în veacul al XIV-lea*, București (1997), 124). În anul 1414, la Valea Porcului, a fost menționat un drum care ducea *ad salis fodinas* (*Ibidem*, 125), în zona unor vechi exploatare de la Virișmort sau Coștini.

⁷⁸ 1496: Andrea Kiss, *Floods And Long-Term Water-Level Changes in Medieval Hungary*, Teză de doctorat, Central European University, Budapest (2011), 319–320, cat. 9.5.10.3, n. 1173.

Dintre drumurile care deserveau așezările cu piețe de desfacere se cunosc termeni relevanți pentru două dintre cele care atingeau centrul de la Cluj. Este vorba, în primul rând, despre drumul denumit *Vasorosuth*⁷⁹, amintit deja, care ducea de la Măciș și Deușu⁸⁰. Al doilea exemplu îl constituie identificarea unui termen care, fără a se referi în mod direct la un drum ce duce înspre un loc de târg, îi sugerează existența și funcția. Este vorba despre denumirea pe care o purta un vad situat pe un pârau între Someșeni și Cluj, *Wasarrew*⁸¹, reprezentând cel mai probabil locul de trecere peste apă a drumului care ducea la centrul economic de pe Someșul Mic. În zona săsească a Transilvaniei însă, întâlnim o situație mult mai clar exprimată, a drumului înregistrat în 1460 cu ocazia stabilirii hotarului dintre Motiș și Valea Viilor, când documentul amintea: *viam forensem per quam a dicta Mortentelke iretur ad Megyes*⁸².

3. Cadrul administrativ de control și de stabilizare a rețelei rutiere

La nivelul întregului regat, scopul inițial de creare a punctelor vamale, în mod evident, fusese unul practic, legat de trafic și comerț. Apariția lor a fost determinată de necesitatea implementării în teren a unor puncte de control asupra rutelor aflate sub jurisdicția autorității centrale și de nevoia de percepere a unor taxe în schimbul menținerii canalelor rutiere în stare de funcționare (vamă de drum, pod, vad). O altă categorie de taxe vamale era perceptută, în plan intern, în puncte cu însemnătate comercială sporită – *tributum fori*, ori la granițele regatului sau voievodatului, pe artere comerciale majore⁸³. Numărul considerabil al locurilor de vamă a avut, pe de-o parte, un efect pozitiv asupra căilor de circulație, influențând geneza și stabilizarea rețelei rutiere medievale, prevalând anumite trasee în dauna altora. Însă, pe de altă parte, suprasaturarea unor rute cu asemenea stabilimente a condus la dezechilibre la nivelul traficului propriu-zis și, prin urmare, la cel al relațiilor comerciale și politico-sociale.

⁷⁹ Numire frecventă pe tot cuprinsul Regatului Maghiar (*vasaruth*, *Wasarwuth*, *Vasaruswuth*), vezi de exemplu: *ZsOkl* VII, 143–144, 307–308, 371–372, 401–406, 544).

⁸⁰ Vezi supra, nota 53.

⁸¹ *KvOkl* I, 87–94; *Ub* II, 464–471; *DRH*, C, XV, 214–227 (*Abhinc ad eandem plagam septentrionalem per parvum spatium pergendo et quendam rivulum Wasarrew alio nomine Sospatak appellatum a piscina dictae civitatis nostrae Cluswara effluentem transsaliendo penes unam magnam viam, super qua de eadem civitate nostra Cluswara itur ad dictam possessionem Zomusfalwa*).

⁸² *Ub* VI, 92.

⁸³ I. Petrovics, Văm. *Korai magyar történeti lexikon (9–14. század)*, ed. Gyula Kristó, Pál Engel, Ferenc Makk, Budapest (1994), 710.

Localitate/Comitat	Atestare	Tipul târgului	Zile de târg	Surse bibliografice
Aghireșu/c. Cluj	1370 și 1427	săptămânal	sâmbăta	Weisz, <i>Vásárok</i> , 147.
	1427	anual	16 oct.	Weisz, <i>Vásárok</i> , 147.
Almașu/c. Cluj	1473	săptămânal	lunea	Weisz, <i>Vásárok</i> , 148.
Cojocna/c. Cluj	1291	săptămânal	?	<i>DIR</i> , C, XIII, II, 376–377.
Cluj-Mănăștur/c. Cluj	1459	?	?	Szabó, <i>A gazdálkodása</i> , 102.
Cluj-Napoca/c. Cluj	1337 și 1514	săptămânal	joia/lunea	<i>Ub</i> I, 490/ <i>KvOkl</i> I, 330.
	1506 și 1514	anual	D. Judica și 5 nov.	<i>KvOkl</i> I, 311, 335.
Dumbrava/c. Cluj	1288	săptămânal	?	<i>DIR</i> , C, XIII, II, 300.
Gilău/c. Cluj	1473	săptămânal	miercurea	Weisz, <i>Vásárok</i> , 147
Huedin/c. Cluj	1437	?	?	<i>Csánki</i> , V, 304.
Suatu/c. Cluj	1410	săptămânal	lunea	Weisz, <i>Vásárok</i> , 148
	1410	anual	29 sept.	Weisz, <i>Vásárok</i> , 148
Șaula?/c. Cluj	1391	?	?	<i>Csánki</i> , V, 398.
Teaca/c. Cluj	1361	?	?	<i>DRH</i> , C, XII, p. 46–47.
	1486	anual	1 mai și 27 iun.	<i>Ub</i> VII, 461–462.
Reghin/c. Turda	1484	anual/săptămânal	?	<i>Ub</i> VII, 355.
	1488	săptămânal	?	<i>Teleki</i> II, 403.
Turda/c. Turda	1291	săptămânal	vineri-sâmbătă	<i>DIR</i> , C, XIII, II, 377.
Bonțida/c. Dăbâca	1337	săptămânal	marțea	<i>Ub</i> I, 490.
	1484	anual/săptămânal	?	<i>Ub</i> VII, 355.
Buza/c. Dăbâca	1318	săptămânal	?	Rusu, <i>Wesselényi</i> , 321.
	1460	anual	?	<i>SzOkl</i> V, 17.
Hida/c. Dăbâca	1367	săptămânal	sâmbăta	Weisz, <i>Vásárok</i> , 142
Moruș/c. Dăbâca	1342	?	?	<i>AO</i> IV, 193.
Sic/c. Dăbâca	1291	săptămânal	?	<i>DIR</i> , C, XIII, II, 376–377.
Târgușor/c. Dăbâca	1336	?	?	<i>DIR</i> , C, XIV, IV, 353.
Țaga/c. Dăbâca	1363	săptămânal	miercurea	<i>Wass levéltára</i> , 258.
Dej/c. Solnocul Int.	1293	săptămânal	?	<i>Ub</i> I, 185.
Ocna Dej/c. Solnocul Int.	1291 și 1517	săptămânal	miercurea/sâmbăta	<i>DIR</i> , C, XIII, II, 376–377/ Weisz, <i>Vásárok</i> , 142.
	1502	anual	D. Oculi mei și 6 dec.	Weisz, <i>Vásárok</i> , 163.
Mintiu Gherlii/c. Solnocul Int.	1482	anual	duminica Floriilor	Weisz, <i>Vásárok</i> , 142
Reteag/c. Solnocul Int.	1361	?	?	<i>DRH</i> , C, XII, 46–47.
Șasarm/c. Solnocul Int.	1360	săptămânal	joia	Fejér, <i>CD</i> , IX.6, 109.
Șintereag/c. Solnocul Int.	1412	săptămânal	lunea	<i>Teleki</i> I, 381.
	1412	anual	Rusalii și 15 aug.	<i>Teleki</i> I, 381.
Zalău/c. Solnocul Mijl.	1401	săptămânal	sâmbăta	<i>ZsOkl</i> II/1, 155.
	1370	anual	13 iul.	<i>DRH</i> , C, XIII, 788.
Bistrița/d. Bistriței	1428	săptămânal	marțea	<i>Ub</i> IV, 349.
	1353	anual	24 aug.	<i>DRH</i> , C, X, 205–207.
Rodna/d. Bistriței	sec. 14	săptămânal	?	Weisz, <i>Vásárok</i> , 161.

Tabel 2. Locuri de târg din nordul și centrul Transilvaniei. / Market places in northern and central Transylvania.

Începând cu secolul al XIII-lea se observă un fenomen de continuă generare a noi puncte vamale, determinat de faptul că acestea constituiau o foarte bună sursă de venit, rezultat din rata ridicată a donațiilor regale de vămi, proprietăți și privilegii, categoriei nobilimii, dar și bisericii⁸⁴. În consecință, s-a ajuns la nenumărate încercări ale particularilor de a câștiga venituri suplimentare prin crearea unor puncte vamale ilegale. Acestea au

afectat circulația generală, deoarece multe nu erau ridicate din necesități de ușurare a traficului, de aici decurgând o serie de probleme care au condiționat menținerea lor în domeniul dreptului public, dovada incontestabilă fiind decretele regale pentru stoparea fenomenului⁸⁵, cu referiri speciale la revizuire și verificări de drepturi asupra lor. Pe lângă

⁸⁴ D. Prodan, *op. cit.*, I, 98.

⁸⁵ *Ibidem*, 90; I. Petrovics, *op. cit.*, 710. Pentru o discuție asupra seriei de acte regale emise de-a lungul perioadei medievale și prevederile specifice fiecăruia vezi O. Toda, *Legal and Administrative Aspects*, 62–63.

legi generale, dezechilibre rezultate din numărul ridicat al punctelor vamale și din tarifele nereglementate, stabilite arbitrar sau prin suprataxarea anumitor categorii economice, erau contracarate prin acordarea de privilegii și scutiri de taxe⁸⁶, măsură mai mult decât vizibilă în cazul Clujului.

Pe lângă tendința clară de a controla căile de comunicație care duceau spre Ungaria („drumurile sării”), regalitatea și autoritățile voievodale depuneau eforturi și pentru o mai bună organizare a traficului pe alte artere rutiere ale zonei, care făceau legătura între orașe cu un sporit rol comercial și meșteșugăresc, târguri și locuri de târg (Tab. 2), precum și cu zonele învecinate Ardealului, ca parte a rutelor de mare distanță. Prin urmare, poziționarea vămilor ajută la înțelegerea direcțiilor traficului desfășurat în nordul Transilvaniei. O importantă parte a acestor puncte a fost amplasată în imediata vecinătate sau în apropierea cetăților (Almaș, Bologa, Crasna, Florești, Unguraș), în vreme ce altele se situau la trecerile de peste râuri (Apahida, Bonțida, Gherla, Măierîște, Var, Turda), la intersecțiile de drumuri sau în satele care le precedau, de regulă în direcția centrelor economice importante (Apahida, Baciu, Bonțida, Sânnicoară, Târgușor, Râscruci, Reteag, Românași – poziționat înspre Ungaria după intersecția mai multor artere de transportare a sării, pentru un mai bun control al traficului), iar unele la puncte de graniță ale voievodatului (Almaș, Bologa, Meseș, Zalău) sau chiar ale regatului (Bistrița, Rodna) (Tab. 3; Harta 2).

O amplă gamă de măsuri administrative de evidență și control era direcționată înspre eliminarea punctelor de colectare vamală inutile și abuzive și au culminat cu stabilirea unor adunări de jurați, însărcinați cu inspectarea periodică a tuturor vămilor care funcționau în fiecare dintre comitatele regatului. Dispoziția regală pentru înființarea acestor adunări a fost prevăzută pentru întâia oară în timpul domniei regelui Sigismund⁸⁷. Aveau misiunea de a verifica legalitatea actelor de proprietate asupra punctelor vamale, cuantumurile taxelor percepute în acestea, utilizarea drumurilor legale sau a unora false, precum și soluționarea problemelor judiciare asociate funcționării rețelei vamale⁸⁸. Măsura regelui Sigismund pare să fi avut o bază cutumiară, pe parcursul secolului al XIV-lea fiind frecvente situațiile în care era verificată lega-

litatea vămilor ca urmare a unor plângeri privind abuzuri de taxare. Pe unele dintre drumurile regionale și trans-regionale la care era conectat și traficul Clujului s-au consemnat documentar situații în care era reclamată funcționarea unor vămi false, ca de exemplu cea din așezarea de la Turea (1373)⁸⁹, sau colectarea ilegală de taxe la vămile de la Baciu⁹⁰, Huedin⁹¹, Sânnicoară⁹² și Zimbor⁹³.

Aceste probleme erau soluționate de către autoritățile comitatense (districtuale), voievodale ori prin implicarea directă a regalității și emiterea de documente judiciare ori privilegiale în favoarea celor păgubiți. Sugestive în acest sens sunt actele care descriu investigațiile și sentințele date în urma raportării unor acte violente comise de proprietari de moșii asupra celor care se aflau în tranzit pe drumurile care le parcurgeau posesiunile. Două asemenea exemple provin din nord-vestul Transilvaniei și ilustrează sentințe care limitau sau pedepseau acțiuni ilegale. În anul 1412 era descrisă judecata unui atac și jaf asupra iobagilor care se întorceau de la mina de aur (din zona de nord a Solnocului Interior), pe motivul că drumul urmat ar fi fost interzis (ilegal), ceea ce s-a dovedit a fi fals. Actul abuziv a fost comis în dreptul moșiei Bogata de Sus și, în acest context, a fost adus în discuție punctul vamal din zona Reteag-Urișor ca argument al faptului că drumul utilizat era unul drept, cu un traseu clar reglementat prin poziționarea vămii. Câțiva ani mai târziu, în anul 1420, pe teritoriul comitatului Crasna, între limitele moșiei Lompirt, un document înregistra o plângere împotriva lui Gelbert și Gheorghe, care au atacat iobagul lui Andrei și Ioan din Șarmășag, aflat în drum spre târgul din Coșeiu, sub pretextul că folosea un drum fals. În realitate s-a dovedit că drumul era liber de vamă⁹⁴.

Intervenția regală a fost necesară pentru soluționarea problemelor legate de urmarea în comerț a traseelor celor mai eficiente, cum a fost cazul în 1361 pentru Cluj și așezările din zona sa, când s-au stabilit două rute distincte, fiecare cu punctul său de colectare a vămii. Este vorba despre o rută direcționată spre nord-estul Transilvaniei (Bistrița, Reteag), pe care tranzitul era taxat la vama de la Bonțida, și o alta spre zona central-estică (Buza, Teaca, Reghin, Târgu Mureș), cu punct de taxare

⁸⁶ D. Prodan, *op. cit.*, I, 98.

⁸⁷ 1397: *The Laws of the Medieval Kingdom of Hungary / Decreta Regni Mediaevalis Hungariae*, ed. János M. Bak, Pál Engel, James R. Sweeney, Paul B. Harvey, II, Salt Lake City (1992), 74.

⁸⁸ Pentru prerogativele acestei adunări vezi: *Ibidem*, 74–76 (1435); 119 (1445); *Ibidem*, IV, 156–157 (1500).

⁸⁹ *DRH*, C, XIV, 431–433. Situația era considerată alarmantă deoarece autorii delictului, pe lângă faptul că instituiseră o vamă falsă, nici nu erau proprietarii moșiei în discuție.

⁹⁰ *Ibidem*, 445–446.

⁹¹ *Ibidem*, XV, 152–154.

⁹² 1405: *Ub* III, 360–361.

⁹³ *Ibidem*, XI, 534–535, 535–536.

⁹⁴ *ZsOkI* VII, 503.

Localitate	Prima atestare	Tipul vămii	Surse bibliografice/Ediții documente
Apahida/c. Cluj	1296 (fals)	de pod	EO I, 311–312.
Baciu/c. Cluj	1371	de uscat	DRH, C, XIV, 32–33
Bologa/c. Cluj	1446	de uscat	Ub V, 171–172.
Cluj/c. Cluj	1558	tricesima	KvOkl II, 34–35.
Cluj-Mănăștur/c. Cluj	1296 (fals)/1342	de uscat	EO I, 311–312/III, 67.
Dragu/c. Cluj	1379?/1473	de uscat?	DRH, C, XV, 624–627/KmJkv I, 732–733.
Dumbrava/c. Cluj	1296	de târg	UbSieb I, 195.
Gilău/c. Cluj	1486	de uscat?	Ub VII, 465–467.
Huedin/c. Cluj	1377	de uscat	DRH, C, XV, 194–195.
Izvorul Crișului/c. Cluj	1371	de uscat	DRH, C, XIV, 32–33.
Mănăstireni? /c. Cluj	1376	de uscat?	DRH, C, XV, 24–26.
Sânnicoară/c. Cluj	1361	de uscat	DRH, C, XII, 46–47.
Turea/c. Cluj	1373	de uscat	KvOkl I, 72–73.
Zimbor/c. Cluj	1360	de uscat	DRH, C, XI, 534–536.
Bonțida/c. Dăbâca	1321	de pod	EO II, 162–163.
Borza/c. Dăbâca	1471	?	KmJkv II, 2037.
Gherla(-hida) /c. Dăbâca	1291	de pod	DIR, C, XIII, II, 354–355.
Răscruți/c. Dăbâca	1405	de uscat?	Mittelstrass, Beiträge, 49.
Românași/c. Dăbâca	1310	de uscat	EO II, 90.
Târgușor/c. Dăbâca	1368	de târg?	DRH, C, XIII, 530–531.
Var/c. Dăbâca	1492	de pod	KmJkv II, 96.
Dej/c. Solnocul Int.	1261	de apă?	DIR, C, XIII, II, 354–355.
Lăpuș/c. Solnocul Int.	1366	de uscat?	DRH, C, XII, 13–20.
Reteag (Urișor?)/c. Solnocul Int.	1429	de pod?	Wass levéltára, 328.
Șomcutu Mic/c. Solnocul Int.	1412	de uscat	Ub III, 525.
Unguraș/c. Solnocul Int.	1291	?	DIR, C, XIII, II, 354–355.
Bistrița (în zonă)/d. Bistriței	1287	târg/graniță?	Ub I, 157–158.
Rodna/d. Bistriței	1412	tricesima	Ub III, 526–527.
Salva/d. Bistriței	1450	de graniță?	Motogna, Un document, 199.
Birtin/c. Bihor	1284	de vad	ÁÚO IX, 400–401.
Lompirt/c. Crasna	1420	de uscat	ZsOkl VII, 503.
Măierște (Lompirt?)/c. Crasna	1217?/1351	de pod	EO I, 147/DRH, C, X, 84–88.
Berința/c. Solnocul Mijl.	Sec. XV	?	Csánki, I, 552.
Cheud/ c. Solnocul Mijl.	1290	de apă?	Ub II, 269.
Crișeni/c. Solnocul Mijl.	1442	?	KmJkv I, 287.
Meseș (în zonă)/c. Solnocul Mijl.	1165	de uscat	DIR, C, XI–XIII, I, 4.
Supur/c. Solnocul Mijl.	1475	?	Csánki I, 564.
Zalău/c. Solnocul Mijl.	[1173–1184]/1281	de uscat	EO I, 126/UbSieb I, 123–124.
Turda/c. Turda	1291	de târg	Ub I, 181–182.
Turda – Arieș/c. Turda	1075 (fals)	de vad?	Knauz I, 53–60.

Tabel 3. Puncte de taxare vamală din nordul Transilvaniei. / Toll-collection points from northern Transylvania.

la Sânnicoară⁹⁵. În perioada mai târzie, la plângerile față de abuzul vameșilor regali⁹⁶, unele puncte au fost desființate prin decrete oficiale. În situația aceasta s-a regăsit și vama de la Sânnicoară, eliminată la 1405⁹⁷.

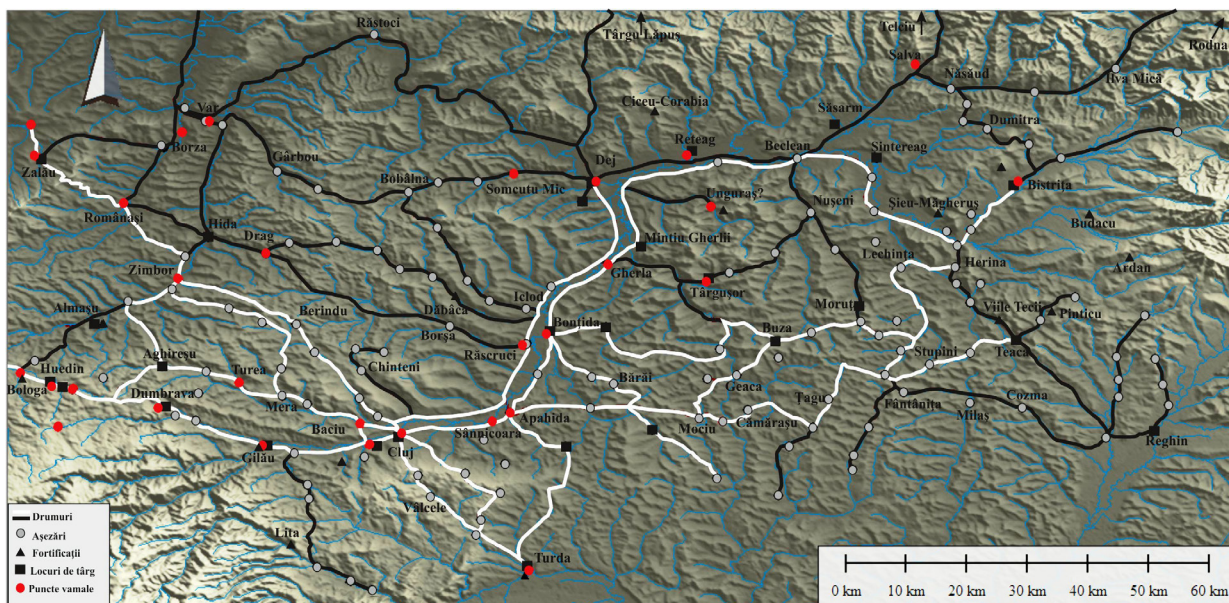
Chiar dacă, adesea, reclamațiile privitoare la acțiunile negative ale colectorilor de taxe vamale

⁹⁵ DRH, C, XII, 46–47.

⁹⁶ Din categoria actelor de protejare a comunităților active economic față de asemenea acțiuni face parte și cel de la 1377, prin care vameșii de la Sânnicoară și Bonțida primesc o dispoziție privind faptul că oaspeții regali de la Dej și tăietorii sării de acolo se pot aproviziona liber, fără a plăti vreo vamă pe produsele respective (*Ibidem*, XV, 106–107).

⁹⁷ Ub II, 360–361.

crează impresia că punctele respective ar fi constituit o piedică în derularea unui trafic comercial fluid, trebuie subliniat faptul că cele mai multe dintre acestea erau fie vămi regale, fie vămi nobiliare ori ecleziastice, deținute în baza unor acte clare de danie ori a unor drepturi cutumiare. Prin ele era reglementată întreaga activitate comercială a zonei din punct de vedere al derulării cât mai organizate a traficului de mărfuri. O serie de vămi au beneficiat de mențiuni eșalonate pe perioade lungi de timp, ceea ce dovedește utilitatea lor. Spre exemplu, vama de la Românași, cu atestare dintre cele mai timpurii, se regăsește amintită în nu mai puțin de patru documente pe parcursul



Harta 2. Harta principalelor drumuri și a punctelor cu importanță în derularea traficului medieval din nordul Transilvaniei. / Map of the main roads and of the main traffic points from northern Transylvania.

primelor trei decenii ale secolului al XVI-lea⁹⁸. Similar se disting și cazurile celor de la Baci⁹⁹, Dragu¹⁰⁰, Dumbrava¹⁰¹, Huedin¹⁰², Lompirt¹⁰³ sau Zimbor¹⁰⁴. Incidența sporită pe care o au în documente aceste puncte nu reprezintă numai o urmare a acțiunilor judiciare derulate în caz de încălcare a reglementărilor regale sau voievodale cu privire la drumuri, ci și o consecință a multiplelor zălogiri și vânzări de vămi. Fenomenul este sesizat cu precădere pentru cele aflate în proprietate nobiliară¹⁰⁵ și subliniază totodată dimensiunea fiscală a vămii, ca bun aducător de venituri.

4. Rute de mare distanță și regionale ale Clujului

Contextul juridico-administrativ prezentat, conjugat cu factorii economici, dar și cu geografia evoluției domeniilor și a așezărilor medievale se reflectă în modelarea traseelor, dar și în cea a ierarhiei drumurilor care deserveau centrul urban al Clujului (Harta 2), în special în perioada târzie a

Evului Mediu și, odată cu acesta, și întreaga zonă circumscrisă în linii mari bazinului hidrografic al Someșului Mic.

Comunicarea Clujului cu teritoriile vestice și nord vestice, în principal cu centrul Regatului Maghiar, a fost deservită de nu mai puțin de patru drumuri cu importanță majoră, bine integrate unei rețele rutiere trans-regionale. Dintre acestea, *ruta Cluj – Huedin – Bologa* reprezintă tronsonul transilvan al arterei care lega Clujul de Oradea și Solnoc, parcurgând longitudinal valea Someșului Mic, pe partea dreaptă a râului, până în dreptul Gilăului unde, traversând râul, se înscria mai departe pe valea Căpușului până la localitatea Căpușul Mare. În acest punct, trecând albia râului, se îndrepta spre Dumbrava, după care, în zona cumpenelor de apă dintre bazinele Căpuș și Crișul Repede probabil că atingea punctul numit „Valea Trecătorii”¹⁰⁶. Ulterior se continua prin zona înaltă (Podișul Păniceni) până la localitatea Izvorul Crișului, din dreptul căreia începea să urmeze malul drept al apei cu același nume pe la Șaula, Huedin, Bologa¹⁰⁷.

⁹⁸ 1505: *KmJkv* II, 248; 1507: *Ibidem*, doc. 3438; 1521: *Ibidem*, II, 377; 1527: *Ibidem*, 480.

⁹⁹ 1374: *KvOkl* I, 73–74; *DRH*, C, XIV, 445–446.

¹⁰⁰ 1473: *KmJkv* I, 732–733; 1492: *Ibidem*, II, 86, 96.

¹⁰¹ 1363: *Csánki*, V, 358; *DRH*, C, XII, 134–135; 1423: *Csánki*, V, 358; 1450: *KmJkv* I, 425; 1466: *Ibidem*, 637; 1527: *Ibidem*, II, 482–483.

¹⁰² 1446: *Ub* V, 171–172.

¹⁰³ [1461]: *KmJkv* I, 613; [1493]: *Ibidem*, II, 114; 1552: *Ibidem*, II, 737.

¹⁰⁴ 1376: *DRH*, C, XV, 55–57; 1492: *KmJkv* II, 96.

¹⁰⁵ Cum sunt cele de la Dragu, Dumbrava, Mănăstireni, Lompirt, Zimbor etc.

¹⁰⁶ Denumire indicată pe *Planurile Directoare de Tragere*, ID foaie hartă 2270 (Aghireș), scara 1:2500 (1924), consultat la <http://www.geo-spatial.org/harti/preview-pt-zoomify.php?mapId=2212>.

¹⁰⁷ Referiri generale la acest traseu regăsim în literatura de specialitate la: Mittelstrass, *Beiträge*, 49; Șt. Pascu, *op. cit.*, 318; P. Iambor, *op. cit.*, 83; C. Măluțan, *op. cit.*, 252; György Györfy, *Az Árpád-kori Magyarországnak történeti földrajza* (în continuare Györfy, *Az Árpád-kori*), III, Budapest (1987), 337; F. Fodorean, *op. cit.*, 354; Paul Niedermaier, *Habitatul medieval în Transilvania*, București (2012), 262.

Importanța crescută pe care o avea în timpurile medievale este sugerată de către frecvențele sale mențiuni în sursele arhivistice, apelativele speciale, punctele vamale raliatate la axul său, precum și de dezvoltarea, în timp, a unor așezări cu caracter economic pregnant¹⁰⁸. Punctele vamale erau fixate în dreptul localităților Cluj-Mănăstur, Gilău, Dumbrava, Izvorul Crișului, Huedin, Bologa (Tab. 3) și, datorită importanței comerciale a drumului, așezările de la Gilău, Dumbrava, Șaula și Huedin au devenit locuri de desfășurare a târgurilor (Tab. 2).

Condiționările geografice care au determinat perpetuarea unui culoar de comunicație foarte bun în zona de față și dezvoltarea, pe parcursul Evului Mediu, a unor așezări și domenii (nobiliare și ecleziastice) importante au favorizat și implantarea în teritoriu a unor puncte fortificate pentru supravegherea culoarului și, implicit, a drumului. Întâia fortificație, de la est la vest, era cea a Clujului, dezvoltată, într-o primă fază (la începutul secolului al XIV-lea), doar în colțul de nord-vest al incintei orașului roman și insuficient delimitată până în momentul de față¹⁰⁹. Din perimetrul Ovar-ului, sau al fortificației coloniștilor germani, se dezvoltă la finalul Evului Mediu incinta bine cunoscută a așezării urbane, a cărei planimetrie a fost transmisă și de către cartografia epocii moderne¹¹⁰. În imediata vecinătate a Clujului se situa punctul fortificat de la Cluj-Mănăstur al castrului de pământ medieval timpuriu, în interiorul căruia s-a instalat mănăstirea benedictină și în jurul său o ultimă fază de fortificare, de data aceasta din piatră¹¹¹. Două cetăți episcopale s-au succedat, în timp și spațiu, înspre vest. Cea dintâi era la Florești (*Leányvár*), fondată la concurență cu așezământul monastic de la Cluj-Mănăstur. A funcționat între finalul secolului al XIII și prima jumătate a secolului al

XV-lea. Probabil că doar în momentul decăderii ei și a abandonului poate fi plasată în timp apariția cetății de la Gilău¹¹², în vreme ce, un punct fortificat situat la Bologa supraveghea trecerea pe cursul superior al Crișului Repede¹¹³.

Date concrete despre starea materială a drumului nu s-au transmis însă, în repetate rânduri, tronsoane de mare lungime ori sectoare scurte ale sale apar menționate în documente cu începere de la finalul secolului al XIII-lea. În 1297 era amintit pe malul drept al Someșului Mic, la hotarul dintre Cluj și Cluj-Mănăstur (*fluviu transsiliendo versus iam dictam plagam meridionalem in planitie ad bonum spatium tendendo, ubi prevenitur ad viam, qua itur de possessione Monustur ad Cluswar*)¹¹⁴. În 1357, drumul Cluj – Oradea era utilizat ca reper cadastral în stabilirea hotarelor moșiei *Kapus* (Căpușul Mic). Apare amintit între un deal și albia râului Căpuș, la sud de aceasta: *Cursus <met>arum eiusdem incipit a parte meridionali, in loco Saturhegh, et vadit ad finem ville Zamartelek vocate. Deinde acendit ad unum berch, in quo est una meta terrea; inde circa quandam viam magnam descendendo, a parte sinistra est una meta crsualis. Hinc trans<it> fluviu Kapuspatata, ibique est una meta cursualis, et tendit ad m<e>tam Nadekw, ubi sunt due mete terree*¹¹⁵. Un document emis cu două decenii mai târziu¹¹⁶ are rolul de a evidenția poziția rutei în vârful ierarhiei drumurilor transilvănene¹¹⁷, în vreme ce o sursă arhivistică datată în anul 1391 conține o referire la „două drumuri publice care duc de la Huedin la Cluj”¹¹⁸, situația prezentându-se identic și cu peste o jumătate de secol mai târziu¹¹⁹. O ultimă referire generală la calea de comunicație vestică de pe malul Someșului Mic provine din anul 1501,

¹⁰⁸ Argumente pentru utilizarea drumului de față în tranzitarea pe uscat a sării înspre Ungaria se reflectă în special prin toponimia din sectorul său bihorean, și anume punctul „Vama Sării” de la Vadul Crișului – Birtin (Titus L. Roșu, Vămi, vaduri și drumuri comerciale bihorene până la jumătatea veacului al XIV-lea. *Studii și articole de istorie*, III, București (1961), 76–77; Doru Marta, Călin Ghemiș, Note privind Vama Sării de la Vadul Crișului. *Crisia*, XXVIII (1998), 197). Nu este exagerată supoziția că un asemenea tip de transport era efectuat și prin această regiune, mai ales dacă se ia în calcul proximitatea salinelor de la Cojocna.

¹⁰⁹ Adrian A. Rusu, *Castelarea carpatică. Fortificații și cetăți din Transilvania și teritoriile învecinate (sec. XIII-XIV)*, Cluj-Napoca (2005), 512.

¹¹⁰ I. Băldescu, *op. cit.*, 278.

¹¹¹ A. A. Rusu, *Castelarea carpatică*, 512; Ioan M. Țiplic, *Organizarea defensivă a Transilvaniei în evul mediu (secolele X-XIV)*, București (2006), 243.

¹¹² Géza Entz, *Erdély építészete a 14–16. században*, Kolozsvár (1996), 294–295; A. A. Rusu, *Castelarea carpatică*, 519, 551.

¹¹³ Adrian A. Rusu, Începuturile cetății feudale de la Bologa. *ActaMN*, IV (1980), 403–420.

¹¹⁴ *Csánki*, V, 321–322; *Ub* I, 206–208; *DIR*, C, XI-XIII, I, 435–438.

¹¹⁵ *DRH*, C, XI, 202–204.

¹¹⁶ 1377: *DRH*, C, XV, 152–154.

¹¹⁷ La jumătatea aceluiaș secol (mai exact în anul 1351) existența rutelor economice de mare distanță orientate spre vest era doar amintită sumar. Este vorba despre privilegiul de liberă trecere a negustorilor sibiieni prin toată Transilvania, în vederea derulării comerțului lor vestic, indiferent de ruta aleasă, prin Meseș, Oradea sau Deva, cu condiția plății vămii obișnuite. Pe direcția Oradei nu exista o rută mai avantajoasă decât cea în discuție (*EO* III, 240).

¹¹⁸ *Csánki*, V, 304 (*due strate que ducund de Hwnyad ad Cluswar*). Cea de-a doua trebuie să fi fost prin Aghireș, Mera și Baciu.

¹¹⁹ 1445: *Ibidem* (*due strate publice, per quasi iretur de Hwnyad ad Cluswar et converso*).

când era descrisă ca *publica et magna via inter oppidum Gyalo et poss. Nagykapus*¹²⁰.

Așa cum este de așteptat, drumul prezenta mai multe treceri peste ape, dintre care prima amenajare pentru traversare trebuie imaginată ca existând la ieșirea pe așa-numita *Minister Thorl Monostor Thor*, orientată înspre vest, la capătul străzii *longa plateea*¹²¹ (actuala str. Memorandumului), pe unde curgea Pârâul Țiganilor. Pe traseu, un vad prin care trecea ramificația drumului către Baciul se afla pe moșia abației de la Cluj-Mănăștur. Existența sa e dedusă dintr-o hotărnicie din 1297, când se menționa trecerea hotarului prin apa Someșului în preajma unui drum mare, situat la nord de acesta, care ar putea fi o primă înregistrare a ramificației respective¹²². Tot în hotarele moșiei amintite, la limita cu teritoriul episcopiei de la Florești, a fost documentată în anul 1417 existența unui pod peste pârâul de hotar numit Gârbău (*Gorbopathaka*)¹²³, despre care nu se poate presupune decât că se situa exact pe traseul drumului orientat înspre Oradea. În dreptul Gilăului, Someșul Mic era traversat de pe malul drept pe cel stâng, în vreme ce la Căpușu Mic se petrecea același lucru peste albia Căpușului. Soluțiile de amenajare sau condițiile naturale de traversare nu se regăsesc în niciuna din sursele cunoscute până la această oră.

Din punct de vedere cartografic se remarcă, cu unele inadvertențe, în redarea, la finalul secolului al XVII-lea, de către Morando Visconti a traseului general al drumului analizat în subcapitolul de față. Erorile privesc reprezentarea incorectă a cursului Căpușului până la vest de Huedin, omițându-se izvoarele Crișului Repede. De asemenea, amplasamentul unor așezări față de albia râului a fost realizat greșit. Este vorba despre localizarea Dumbravei la sud de acesta și apropierea excesivă a așezărilor de la Mănăstireni și Bica de traseul drumului. În realitate, ele se află pe cursul Căpușului (situație bine redată) care cotea înspre sud după localitatea Căpușului Mare și nu continua înspre Huedin. Dar, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, *Josefinische Aufnahme*, prima cartare militară a imperiului habsburgic înregistra cu mult mai mare exactitate, în apropierea Clujului, drumul de la sud de Someș ca *Land Strasse nach Banfi Hunjad*¹²⁴.

Ceva mai la nord, ruta *Cluj – Baciul – Românași* străbătea sudul Podișului Someșan, mai exact

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ I. Băldescu, *op. cit.*, 295.

¹²² *Csánki*, V, 321–322; *Ub* I, 206–208; *DIR*, C, XI–XIII, I, 435–438.

¹²³ *ZsOkI* VI, 357.

¹²⁴ *Az Első Katonai Felmérés. Erdély és a Temesi Bántáság*, Arcanum, Budapest (1999), scara 1:28800 (DVD).

Dealurile Clujului și Dejului, trecând peste cumpăna apelor dintre Someșul Mic și Almaș și traversând valea din urmă pentru a ajunge pe cursul Agrijului. Urmărind într-un prim segment Valea Nadășului, ruta probabil atinge așezările medievale de la Baciul, Mera, Nădășelu, Sânpaul, Mihăiești, Topa Mică, Sâncraiu Almașului. Intra pe Valea Almașului la Sutoru, de unde, posibil că urmărirea malul drept al râului, pentru a-l traversa la Zimbora și a trece în Solnocul Mijlociu, pe direcția Românașilor. În acest sector se unea cu drumul care venea tot de la Cluj, prin Popești. După Românași, ruta trecea prin Poarta Meseș la Zalău¹²⁵.

Taxele vamale erau percepute în imediata apropiere a Clujului, la Baciul¹²⁶, la Zimbora și la Românași¹²⁷, iar dincolo de Munții Meseșului, la Zalău¹²⁸. Exceptând localitatea Cluj, de pe această rută doar Zalăul a mai primit dreptul de târg anual în 1370¹²⁹.

Este admisă existența a cel puțin unui pod în dreptul așezării urbane de la Cluj (cu mențiuni repetate din secolul al XIV-lea și până la finalul Evului Mediu). Amenajarea a fost menționată indirect într-un act emis în 1362, în care strada conducând la poarta de nord a orașului era numită *plateea pontis*¹³⁰, iar accesul *Porta Pontis*¹³¹. Informația poate fi fără probleme asociată existenței unui pod peste Canalul Morii, în vreme ce existența unei a doua amenajări peste albia principală a Someșului Mic rămâne o ipoteză de luat în considerare. Înspre vest s-a reținut o singură mențiune târzie a construirii unei amenajări de trecere peste apa Nadășului, probabil în preajma moșiei Baciul. Documentul care indică obligația locuitorilor din Feleacu de a procura lemn pentru construirea

¹²⁵ Györfly, *Az Árpád-kori*, III, 337. Traseul a fost parțial intuit și de către Otto Mittelstrass, *Beiträge*, 48 și Șt. Pascu *op. cit.*, II, 318.

¹²⁶ 1371: *KvOkI* I, 70; *DRH*, C, XIV, 32–33; 1374: *KvOkI* I, 73–74; *DRH*, C, XIV, 445–446. În ambele situații, vama percepută aici a fost înregistrată documentar din pricina unor abuzuri făcute de către percepții taxei asupra clujenilor, care sunt scutiți prin dispoziție regală. O altă consemnare a acesteia s-a realizat cu ocazia stabilirii direcțiilor de comerț de la vest de Cluj, înspre Ungaria.

¹²⁷ 1310: *DIR*, C, XIV, I, 180–181, 394–395; *EO* II, 90; 1380: *DRH*, C, XV, 717–719; 1505: *KmJkv* II, 248; 1507: *Ibidem*, doc. 3438; 1521: *Ibidem*, 377; 1527: *Ibidem*, 480.

¹²⁸ Vamă cu vechime considerabilă în taxarea transporturilor de sare dinspre Transilvania înspre centrul Regatului Maghiar (Tab. 2).

¹²⁹ *DRH*, C, XIII, 788; dreptul de târg săptămânal a fost înregistrat documentar doar la începutul secolului al XV-lea (Tab. 2).

¹³⁰ *Ibidem*, XII, 71–72; Ștefan Pascu, Viorica Marica, *Clujul medieval*, București (1969), 21.

¹³¹ I. Băldescu, *op. cit.*, 282, 294.

podului se datează în anul 1587¹³², dar construirea sa indică faptul că cele două drumuri majore, care se intersectau în zonă, traversau apa respectivă. Cu siguranță că legătura spre sud a acestui drum cu cel dinspre Oradea trecea apa printr-un vad¹³³. O trecere importantă trebuie să fi existat și peste apa Almașului, la Zimbor, ceea ce îndreptățește și presupunerea că vama menționată pentru acest punct și-ar explica rosturile prin întreținerea unui vad ori a unui pod¹³⁴.

Mențiunile documentare care să consemneze segmente ale rutei nu abundă, însă este de remarcat amintirea acestui drum, alături de cel dinspre Popești în hotărnicia Clujului din anul 1430¹³⁵. O variantă a sa putea să fi urmat cursul Pârâului Șard (*Saardpathaka*) deoarece, în 1341, un document a înregistrat existența unui drum de vale la *Vatahaza* (moșie dispărută), între Sânpaul și Nădășelu, în preajma localității actuale Șard¹³⁶.

Probabil că și această rută se încadra categoriei drumurilor libere alături de cele amintite în anul 1377¹³⁷. Chiar dacă poate fi considerat drum important al regiunii, se pare însă că traseul putea fi evitat și chiar era de dorit acest fapt, deoarece după plata vămii de la Baci, negustorii sunt îndemnați să devieze de pe valea Nădășului spre cea a Someșului, utilizând un drum mare și public, ori să urmeze ruta Aghireșului, înspre Almaș. Presupunerea este parțial susținută și de lipsa redării rutei în cadrul surselor cartografice din secolele XVII-XVIII. Ele fie nu indică acest drum, fie îl încadrează categoriei drumurilor simple, fără importanță crescută în ceea ce privește facilitarea traficului pe distanțe mari. El putea însă reprezenta o alternativă la rutele prin Popești și Aghireș.

Dintre cele două, *traseul care unea Cluj de Românași*, prin Popești, reprezenta în principal un drum de culme (mai ales după ce părșea Valea Popești) situat înspre nord-est. Traseul pornea din Cluj, în direcția Lomb, Popești¹³⁸, Berindu,

ajungând la Zimbor, pe valea Almașului, ca după aceea să o ia direct la Românași, ori cu un ocol spre nord pe la Hida¹³⁹. Interesant este faptul că toate formele medievale de habitat sunt retrase de la acest drum, iar în special cele din vest sunt mult mai bine conectate de drumul prin Baci.

Era jalonat de punctele vamale de la Zimbor și Românași, însă din documente este cunoscută existența unui al treilea punct de colectare a taxelor, relativ controversat și obiect al unor acte de zălogire, la Zimbor¹⁴⁰. Cel mai probabil că vama de aici a funcționat în legătură cu zona de trecere peste albia Almașului, fiind totodată un punct de intersectare a prezentei rute cu drumul prin Baci.

Consemnările documentare păstrate în fondurile de arhivă sunt numeroase și în directă legătură cu hotărnicirile moșiilor din zonă. Din secolul al XIII-lea s-au păstrat primele date prin care este posibilă localizarea drumului la nord de Someș, în hotarul așezării *Mariatelke*, reînființată ca Săliștea Veche (după cum sugerează și numele), pe malul stâng al Pârâului Popești, traversând zona spre terasele mai înalte¹⁴¹. Indicațiile topografice și toponimice ale documentului din 1283 au fost reluate aproximativ în aceeași formulă aproape un secol mai târziu, în anul 1379¹⁴², pentru ca tot atunci drumul regelui de la Săliștea Veche să fie descris ca trecând și prin Corușu¹⁴³. Rămâne o necunoscută poziționarea traseului față de așezarea de la Corușu, mai exact, dacă era vorba despre parcurgerea sa efectivă sau doar a moșiei pe la est de pârâu, deci fără a trece peste apa respectivă.

La limita de nord a teritoriului Clujului apare amintit ca drum mare în anul 1430: *inter meridionalem et occidentalem plagas ad hoc ascendendo in quodam rubeto magno penes unam viam a parte occidentali, unam magnam metam terream*

¹³⁹ Györfy, *Az Árpád-kori*, III, 337.

¹⁴⁰ 1360: DRH, C, X, 534–535 (*multis temporibus retroactis*), 535–536; 1376: *Ibidem*, XV, 55–57; 1492: *KmJkv* II, 96.

¹⁴¹ DIR, C, XIII, II, 251–253; EO I, 259–260 (*Post hec transeundo ipsam paludem Drawasto vocatam, directe venientes ad unam magnam viam, que videlicet via regis vocatur, in qua procedendo per bonum spatium versus plagam meridionalem, et in fine cuiusdam Bercz ascendendo et circum eandem viam a parte superiori unam metam cursualem cumulassent*).

¹⁴² DRH, C, XV, 662–675 (*Post hec, transeundo unam paludem Darwastho vocatam directe venissent ad unam magnam viam, qui vocatur via Regia, in qua via procedendo per bonum spacium versus plagam meridionalem et in fine cuiusdam beerch <asc>pendendo, circa <eandem viam a> parte superiore unam metam cursualem reperissent*).

¹⁴³ *Ibidem*, XV, 685–688 (*ulterius transeundo <alien> quondam viam magnam regalem qua transitur ad villam Korogy <...et...> ent et aliam metam erexissent, quarum una <ex> parte meridiei possessionis Mariatheleke et Kayanthou, alia vero separat a parte septentrionali posse <ssione Bu>da*).

¹³² D. Prodan, *op. cit.*, II, 737.

¹³³ Vezi nota 122.

¹³⁴ Vezi infra, nota 140.

¹³⁵ Ub IV, 406–412 (*et abinde in eadem via versus dictam civitatem Cluswar parvum eundo venissent ad fluvium Nadas vocatum, ubi in portu eiusdem fluvii inter duas stratas magnas metas terreas iuxta se erectas invenissent, quae metae civitatem Cluswar et possessionem abbatiae Baach praedictae ab invicem metaliter separarent*).

¹³⁶ EO III, 48–49 (*in possessione Vatahaza vocata infra magnam viam per ipsam villam procedentem a parte rivului Saardpataka vocati et alie vacue sessiones a quodam signo lapideo usque ad quondam arborem piri remotius versus villam Zenpal procreatam*).

¹³⁷ DRH, C, XV, 152–154.

¹³⁸ Șt. Pascu, *op. cit.*, II, 318.

reperissent, qua meta civitatem Cluswar et possessionem Kayantho abbatae praedictae necnon possessionem Pappfalwa vocatam nobilium de eadem a se invicem metaliter separarent¹⁴⁴. O ultimă sursă arhivistică plasa, două decenii mai târziu, un segment al drumului public la limita dintre posesiunea *Borozlotelke* (lângă Berind, Mihăiești și Vechea) și Berind. Același document numea calea de comunicație cu apelativul *[Say]thos vth*¹⁴⁵.

În ciuda faptului că drumul era unul izolat, a cărui funcție principală nu era aceea de a facilita comunicarea la nivel local și micro-regional, din analiza mențiunilor documentare și, în special, din cea a apelativelor specifice („drumul regelui”) reiese că era unul de importanță majoră în legăturile la mare distanță. Ținta traseului era, în mod evident, stabilirea unui trafic cât mai direct între Cluj (Valea Someșului) și zona meseșană. După toate aparențele, prevala un rol militar al rutei, care totodată putea fi utilizat ca alternativă de transport al sării de la Cojocna.

Toponimic, după cum s-a putut observa din prezentarea surselor documentare, se obțin mai multe repere pentru localizarea în teren a rutei. O serie de numiri medievale, precum *Bodonkut*, *Zebedey*, *Kiralkut* au fost înregistrate de către *Planurile Directoare de Tragere*, iar *Tiburcz*, numele unei vechi posesiuni monastice, apare consemnat pe *Josefnische Aufnahme*; unii termeni s-au transmis până la această oră făcând posibilă localizarea în teren a punctelor respective¹⁴⁶. Documentele cartografice înregistrează existența în perioada modernă a unei rute importante pe același traseu. Însă, atât pe harta lui Morando Visconti, cât și pe prima hartă habsburgică a Transilvaniei (*Landstrasse von Clausenburg nach Hungarn*), ea apare ca atingând așezarea de la Corușu, ceea ce ar putea sugera, împreună cu documentul din anul 1379, o substituție în timp a drumului de culme cu unul de vale¹⁴⁷.

Ruta Mera – Aghireș – Almașu – Cuzăplac constituia, pe parcursul perioadei medievale, artera transversală de comunicație înspre vest, situată între drumul Oradiei și drumul Cluj – Baciu – Românași, care parcurgea traseul descris de localitățile Cluj – Baciu – Suceagu – Mera – Viștea – Turea – Gârbău – Băgara – Aghireșu, pentru a atinge drumul de pe Valea Almașului, fie în

dreptul localității cu același nume, fie în dreptul Cuzăplacului. Aproape întregul său traseu era înscris pe Valea Nadășului, iar extremitatea de vest traversa cumpăna de ape și cobora în Valea Almașului.

Despre importanța ridicată a drumului date sunt transmise prin documentul regal care indică direcțiile de comerț ale negustorilor clujeni și ale celor care tranzitau prin centrul de pe Someș înspre Ungaria, prin Huedin sau Almașu¹⁴⁸. Este vorba despre actul emis în 1377, din care se deduce faptul că, spre deosebire de drumul spre Oradea ori de cel care trecea prin Baciu, care nu prezentau opțiuni de schimbare a direcției, ruta mediană înspre Aghireș permitea devierea atât către Huedin, cât și către Almașu. Diploma indica și principala vamă percepută pe drum, cea de la Baciu¹⁴⁹. Despre existența vămilor pe domeniul Almașului date sunt cuprinse într-un act emis în anul 1370, prin care regele Ludovic dăruia cetatea regală a Almașului lui Gheorghe Bebek și fiilor săi, împreună cu toate cele aparținătoare ei, printre care erau menționate și vămi, însă fără a fi localizate în teren¹⁵⁰. Un alt punct vamal funcționase în mod legal la Turea, anterior datei la care un document judiciar înregistrat ca abuzivă perceperea taxei de drum de la comercianții clujeni de către Valentin și Nicolae¹⁵¹.

Segmente ale rutei încep să fie amintite în hotărânicii încă de la finalul secolului al XIII-lea. Astfel, în 1299 era înregistrat la est de Băgara, înspre Turea, ca drum mare care lega cele două posesiuni¹⁵². Pe parcursul secolului următor, mai multe surse au înregistrat segmente ale drumului în zona moșiei Baciu. Cele cuprinse între așezarea dispărută *Boch* și Nădășelu (în vest) sau *Boch* și Baciu (în est) sunt înregistrate în anul 1343 ca: *viam ad dictam possessionem Nadas de dicta terra Boch transeuntem*, respectiv, *unam viam, que ducit de eadem*

¹⁴⁸ Dezvoltarea celor două localități, alături de Aghireșu, prin dobândirea unui statut superior și, implicit, a drepturilor de a ține târguri (chiar și anual în cazul celei din urmă – Tab. 2) probează importanța sa cel puțin la nivel regional.

¹⁴⁹ *DRH*, C, XV, 152–154.

¹⁵⁰ *Ibidem*, XIII, 847–848.

¹⁵¹ 1373: *KvOkI* I, 72–73; *DRH*, C, XIV, 431–433.

¹⁵² *UbSieb* I, 214–216; *DIR*, C, XIII, II, 473–475 (*versus plagam orientalem progrediendo directe scandit ad ipsum montem magnum sub quo dicte due mete essent erecte in cuius summitate in vno Byrch duas metas terras quarum vna ex plaga occidentali iam dicte possessioni episcopali Tyre separantes erexissent. Abhinc per eandem plagam descendendo de ipso monte saliendo vnam viam magnam euntem de ipsa possessione Bogartelke ad predictam possessionem Tijre super unum rotundum montem Holum appellatum similiter duas metas quarum vna prefete possessioni Bogartelk, alia vero possessione Tijre antedictae distinguentes erexissent*).

¹⁴⁴ 1430: *Ub* IV, 406–412.

¹⁴⁵ 1450: *KmJkv* I, 403.

¹⁴⁶ Este vorba despre hotarele *Bodonkut*, *Zebedey*/*Zebedeu* și *Tiburcz* (informație periegează Oana Toda, martie 2015).

¹⁴⁷ Doar o analiză de detaliu, bazată și pe muncă de teren ar putea clarifica ideea de mai sus și ea constituie, în fond, o ipoteză de lucru pentru o cercetare viitoare.

*Boch ad possessionem Bach saliendo per Bochberke*¹⁵³. Primul dintre acestea, de fapt, devia la confluența Nadășului cu Valea Mare, ca parte a drumului către Sutoru și Românași. Poate un drum secundar ori unul care dubla, pe partea dreaptă a Nadășului, ruta de față ca drum cu loturi agricole era localizat în dreptul confluenței Nadășului cu pâraul care curgea dinspre Suceagu¹⁵⁴.

Dacă înspre vest drumul traversa cumpăna apelor în dreptul Almașului, atunci el ar fi atins așezarea de acolo pe „Valea Cetății”, ceea ce automat înseamnă că fortificația¹⁵⁵ l-ar fi supravegheat și pe acesta, deoarece prin amplasament prezintă o arie de vizibilitate foarte mare și în acea direcție, ea nefiind limitată doar la Valea Almașului. *Harta Josefina* indică existența unui drum care, venind de pe valea secundară, trecea pe sub cetate (unde este și tăiat în stâncă) și se unea prin „drumul cetății”¹⁵⁶ cu cel de pe valea principală.

Principalele căi de comunicație ale Clujului cu nordul extrem al provinciei și chiar cu nord-estul (implicit districtul Bistriței) s-au putut dezvolta de-a lungul Văii Someșului Mic, ocolind Dealurile Clujului și Dejului, brăzdate de drumuri cu orientare est-vest, plasate pe văile afluenților Someșului. Chiar dacă acestea erau pe alocuri interconectate de drumuri direcționate nord-sud, niciuna dintre căile rutiere respective nu s-a dezvoltat ca drum de importanță majoră. Cu totul diferită a fost situația rutei Cluj – Bonțida – Beclean – Sărățel (*zona Bistriței*), care a reprezentat probabil cea mai importantă conexiune între cele două centre urbane ale nordului transilvănean. Urmărea malul estic al Someșului Mic, cu unele variații în ceea ce privește apropierea sa față de albia râului, pe la Someșeni, Sânnicoară, Apahida, Jucu, Bonțida, Gherla, Mănăstirea, Mica, Cireșoaia, Beclean, Șieu-Odorhei, Șirioara, Arcalia, Sărățel. Dinspre Cluj și până în zona Apahidei, aceasta era principala rută de pe Someș, deoarece meandrarea accentuată a Someșului și apropierea sa excesivă de dealurile situate la nord nu a favorizat dezvoltarea așezărilor și a punctelor de control al traficului și

pe malul opus. După cotul pe care îl descrie cursul râului în dreptul Apahidei, o variantă a sa (parte a ramificației înspre Cămăraș) parcurgea zonele mai înalte înspre Bonțida și Gherla, pentru ca în zona de nord, de-a lungul Someșului Mare, să prezinte o poziționare similară.

Potrivit documentului care înregistra direcțiile comerțului nord-transilvănean, două locuri de târg importante erau amplasate pe traseul acestei rute la Dej și Reteag. Mai mult decât atât, Cojocna, Bonțida, Sic, Mintiu Gherlii și Săsarm s-au dezvoltat tot ca locuri de târg de-a lungul drumului sau în puncte relativ ușor de accesat de pe acesta (Tab. 2). Totodată, drumul facilita legăturile cu regiunea Bistriței și Moldova.

Cele mai multe surse s-au păstrat în legătură cu tronsonul rutei care mergea de-a lungul Someșului Mic, pe care apar poziționate punctele de colectare a taxelor vamale. În anul 1361 a fost realizată copia unui document mai timpuriu, prin care este atestată vama de la Sânnicoară, alături de cea de la Bonțida, ca loc de taxare a traficului care, din această rută, se continua pe drumurile din Câmpia Someșană înspre Buza, Teaca și Târgu Mureș¹⁵⁷. Existența sa este reconfirmată de către un act care înregistra măsuri la adresa abuzurilor comise de vameșii regali la adresa locuitorilor din Dej¹⁵⁸, pentru ca în 1405 să fie desființată din același motiv¹⁵⁹. Primele două documente amintite menționează vama de la Bonțida, care funcționa deja în anul 1321¹⁶⁰, în vreme ce punctele vamale de la Apahida¹⁶¹, Gherla, Dej și, eventual, Unguraș¹⁶², fuseseră în funcțiune la finalul secolului al XIII-lea.

În unele dintre punctele vamale au funcționat și amenajările de trecere de peste apă. Ele legau ruta cu cea de pe malul opus al Someșului Mic, iar unele poziționări pot fi identificate după toponimia specifică: Apahida, Bonțida¹⁶³, Gerlahida. Tot pe peste Someșul Mic funcționarea unui vad, la hotarul dintre Ocna Dej și Unguraș, este sugerată de existența unui toponim (*Wzdrewy*) care s-a transmis din anul 1367¹⁶⁴.

¹⁵³ EO III, 75–76.

¹⁵⁴ 1368: DRH, C, XIII, 474–476 (*a parte superiori vie per ordinem, cum vineis predictorum Andree et Jacobi, infra usque metas possessionis Buch vocate; ita tamen quod inter predictam viam et rivolum que currit et venit de eadem villa Zuchak, iidem filii Dominici iobagiones congregare habebunt facultatem*).

¹⁵⁵ A. A. Rusu, *Castelarea carpatică*, 501–502.

¹⁵⁶ Ale cărui urme se pot vag observa în teren (mai degrabă prin ralierea loturilor agricole actuale la fostul său traseu), dar cu o toponimie încă păstrată în memoria comunității locale (date periegează Oana Toda, noiembrie 2012). Vezi și O. Toda, *Evidence*, 174, fig. 7.

¹⁵⁷ DRH, C, XII, 46–47; *Urkunden Regesten aus dem Archiv der Stadt Bistritz in Siebenbürgen*, ed. Albert Berger, I, Köln – Wien (1986), 14.

¹⁵⁸ 1377: DRH, C, XV, 106–107.

¹⁵⁹ Ub III, 360–361.

¹⁶⁰ DIR, C, XIV, II, p. 19–20; EO II, 162–163.

¹⁶¹ 1296: EO I, 311–312.

¹⁶² 1291: DIR, C, XIII, II, 354–355; EO I, 282–283.

¹⁶³ Singurul dintre cele trei care beneficiază și de o consemnare documentară, însă destul de târzie, datată în 1607 în Rudolf Wolf, *Comerțul cu sare al Transilvaniei în secolele XVI–XVII. ActaMN*, 32, 2 (1995), 123.

¹⁶⁴ DRH, C, XIII, 333–335 (*Cursus autem metarum hoc ordine distinguntur; primo et principaliter mete civitatum*

Probabil că albia Someșul Mare mai putea fi traversată la Reteag unde, pe malul opus, funcționa un punct vamal¹⁶⁵ și la Belcean. În această din urmă locație exista un pod care lega localitatea de o fostă insulă aflată între două brațe ale râului¹⁶⁶. Există consemnate și segmente în care drumul de față traversa cursuri minore de ape. Un vad al târgului (*Wasarrew*) era traversat între Someșeni și Cluj, peste apa numită *Sospatak*¹⁶⁷, iar între Jucu și Apahida un pârâu era numit *Sooshyd*¹⁶⁸, ceea ce duce cu gândul atât la existența unui pod, cât și la posibilitatea ca acesta să își fi luat numele de la transporturile de sare efectuate pe drum.

În imediata vecinătate a Clujului, la trecerea prin vadul amintit către Someșeni, drumul a fost semnalat în același document ca reper în stabilirea hotarelor dintre cele două așezări¹⁶⁹. Câțiva ani mai târziu (în 1381) delimitarea hotarului estic al Someșenilor se realiza și în funcție de acest canal rutier, numit *via seu strata publica*¹⁷⁰.

Înspre nord, între Jucu de Sus și Apahida, un drum urca formațiunile deluroase din dreapta Someșului, deoarece în 1332 era descris ca părăsind localitatea înspre sud-est, din dreptul bisericii din Juc, și urcând un deal, pentru a urma înspre sud calea până la apa *Sooshyd*. La sud de această zonă este clar numit drumul mare dinspre Apahida, însă nu se poate specifica dacă și cel anterior era parte a rutei principale ori doar o ramificație¹⁷¹.

Desakna et Deswar vocatarum incipiunt in loco ubi Wyzsamus cadit in Nogzamus et ibi tenet metas cum nobilibus et separat predictas civitates a nobilibus; abhinc super eundem fluvium Wyzsamus tendit versus partem meridionalem ad locum Wzdreuy vocatum). Harta militară habsburgică din secolul al XVIII-lea redă în dreptul localității Mănăstirea, un pod peste Someșul Mic.

¹⁶⁵ *Wass Levéltára*, 328.

¹⁶⁶ 1524: *KmJkv* II, 430 (*unam domum sessionalem in fine exteriori pontis cuiusdam, per quam ad ipsam itur insulam, habitam, in qua silicet primitus communis consensu molendinator tenebatur*).

¹⁶⁷ 1377: *KvOkl* I, 87–94; *Ub* II, 464–471; *DRH*, C, XV, 214–227.

¹⁶⁸ 1332: *DIR*, C, XIV, III, 264–266, 568–570; *EO* II, 273–274.

¹⁶⁹ ...*abhinc ad eandem plagam septentrionalem per parvum spatium pergendo et quendam rivulum Wasarrew alio nomine Sospatak appellatum a piscina dictae civitatis nostrae Cluswara effluentem transsaliendo penes unam magnam viam, super qua de eadem civitate nostra Cluswara itur ad dictam possessionem Zomusfalwa, ad duas metas terras pervenissent, et deinde ad eandem plagam septentrionalem ad spatium iactus unius lapidis procedendo ex alia parte ipsius magnae viae ad unam metam terream cursualem pervenissent. ... fluvium Zomos transeundo et ad ipsam plagam septentrionalem*.

¹⁷⁰ *Ub*, II, 544–546.

¹⁷¹ *DIR*, C, XIV, III, 264–266, 568–570; *EO* II, 273–274 (*Et de dicta ecclesia [beati Leonardi – n. n.] meta procedit versus*

La hotarul dintre Jucu și Bonțida o altă consemnare a sa ca drum mare a fost înregistrată după cum urmează: *prima meta inciperet inter eandem villam regalem, Bonchyda vocatam, et possessionem Swk, nobilium de eadem, circa fluvium Zomus, ubi duas metas novas erexissent, quarum una, videlicet a plaga septentrionali existens, eidem possessioni regali Bonchyda et alia parte meridionali possessioni Swk separaret, et ab inde tendendo ad parte meridionali veniret ad magnam viam de eadem Swk in Bonchyda transeuntem et ibi saliendo ipsam viam exiret ad terras arabiles, ubi inter easdem in modico spatio iterum unam metam novam, de qua tendendo versus eandem plagam orientalem paululum, similiter inter terras arabiles, aliam novam metam, et exinde ulterius pregrado transiret ad Sopotok*¹⁷².

Singurul segment al drumului descris de-a lungul cursului Someșului Mare și cunoscut la această oră era localizat la est de Cireșoaia și amintit într-un document din anul 1269 ca fiind situat într-o zonă mai înaltă, deci nu în lunca inundabilă a Someșului. Totodată, era conectat de malul drept al râului printr-o potecă (*Hec autem predicta terra suis metis est metata, silicet incipiendo a loco, ubi aqua paludosa cadit Somysium et super eundem fluvium modice ascendit per transversale semitam, per dictam semitam, ubi venit ad magnam viam, et ibi magnum viam transeundo, ascendit in unum Berch*)¹⁷³.

Densitatea locuirii medievale de pe malul stâng al Șieului, începând de la punctul său de confluență cu Someșul Mare, reclamă continuarea drumului în această zonă. Cu toate acestea sursele scrise au înregistrat o rută pe malul opus, care o dubla pe cea în discuție. Este vorba despre un drum amintit în 1345 ca legând Cristur-Șieu de Chintelnic¹⁷⁴.

ortum solis ad quandam artam plateam, qua platea finita et terminata tendit per eadem viam similiter versus ortum solis bonum ad spatium unius iugeri. Et deinde per eadem viam procedit versus ortum solis ad quendam montem Kuesleutheu/ Kuesleubtheu nimirum. Et deinde pe eandem viam circumit et revertitur ad partem meridionalem ad quendam rivulum, qui vulgariter Soushyd/Sooshyd nuncupatur. Et deinde tranzit per obstaculum iuxta quandam piscinam dicti comitis Stephani versus meridiem per quandam semitam ad quendam Berch, qui Cheresnes Berch appellatur... Ita etiam, quod silvam in portione filiorum Demetrii versus villam Appathyda existentem dividit quidam rivulus Zarazpatak/Zarazpotoch vocatus usque ad quandam magnam viam).

¹⁷² 1370: *DRH*, C, XIII, 778–782. Hidronimul *Sopotok*, situat între Bonțida și Juc, poate fi asociat în teren Pârâului Gădălin, care apare numit cu apelativul *Vale Seretzi* pe Harta *Josefină*, drumul, potrivit localizării documentare, situându-se între lunca inundabilă a Someșului și acesta.

¹⁷³ *UbSieb* I, 94.

¹⁷⁴ *DIR*, C, XIV, IV, 270–273, 644–646; *EO* I, 124–125 (*Deinde salit et transit predictum rivulum Sospatak tendens ad eadem partem orientalem preventique ad aliam arborem silicis existentem iuxta quandam viam, que tendit ad villam Kendteluk*).

Ruta era supravegheată de puncte fortificate în special în zona de confluență a celor două Someșuri și pe sectoarele estice. Este de remarcat vizibilitatea foarte bună pe care o au cetățile de la Unguraș¹⁷⁵ și Ciceu-Corabia¹⁷⁶. În sectorul bistrițean se cunosc fortificații situate de-a lungul drumului, însă ale căror datări în perioada medievală sunt fie incerte și bazate pe cercetări de suprafață (Arcalia)¹⁷⁷, fie insuficient rafinate (Șieu-Măgheruș)¹⁷⁸.

Ruta Cluj – Apahida – Răscruci – Dej începea în Cluj, pe partea stângă a Someșului, în zona presupusului pod medieval de peste Someșul Mic, însă nu este exclus ca în perioada medievală segmentul său cuprins între Cluj și cotul Someșului să fi fost utilizat doar la nivel local și iar cea mai mare parte a traficului direcționată către Apahida, de unde putea devia pe malul vestic. După acest punct ținea aproape de cursul apei până la Dej¹⁷⁹, jalonat fiind de localitățile Răscruci, Fundătura (Inău), Iclod, Livada, Băița, Bunești, Nima.

Trecerile peste apa Someșului și o parte a vămlor situate de-a lungul rutei vestice corespund cu cele menționate în cazul celei care o dubla pe malul opus (Apahida, Bonțida, Gherla, Dej), situația fiind valabilă și în cazul locurilor de târg. O vamă funcționa însă și la Răscruci unde, după cum indică și numele localității (*Valazut*), exista o intersecție de drumuri din care pornea o cale de comunicație importantă de-a lungul Văii Borșei¹⁸⁰.

În sectorul cuprins între Cluj și cotul Someșului un act datat în anul 1377 amintește un drum cu apelativul simplu de *via*, ca ducând de la centrul regional de pe Someș înspre așezarea *Tarchabaza* (Sub Coastă)¹⁸¹; drumul era localizat la marginea

abruptă a înălțimilor reprezentate de Dealurile Clujului și Dejului. Segmentul era în secolul al XVIII-lea marcat pe harta militară habsburgică ca drum principal (*Land Strasse nach Szomos Ujvár*) și se pare că utilizarea sa pe parcursul unei perioade îndelungate de timp a favorizat apariția pe teren a unor segmente adâncite, paralele și cu aceeași orientare, care ar putea reprezenta un indiciu pentru poziționarea drumului. Acest sector lipsește însă de pe documentul cartografic mai timpuriu, realizat de către Morando Visconti, cu toate că de la Apahida la Dej apare înregistrat doar drumul de pe partea stângă a Someșului Mic ceea ce, din punct de vedere ierarhic, îl plasează pe acesta deasupra rutei de pe malul opus.

De departe principalele căi de comunicație orientate dinspre Cluj în direcția sudică, deci spre zona centrală a Transilvaniei, erau cele care îl legau de Turda. Dintre acestea *ruta Cluj – Feleac – Turda* este pe bună dreptate considerată ca fiind una dintre cele mai intens folosite rute medievale ale zonei nordice a voievodatului. Trebuie spus că ea se plasează în continuarea drumurilor care ajungeau în zona Turdei de pe Valea Mureșului¹⁸², practic facilitând legăturile dintre arealul central- și sud-transilvănean și Ungaria, pe direcția Clujului și Oradiei. Urmărea aliniamentul descris de localitățile Cluj – Feleac – Vâlcele – Mărtinești – Copăceni – Turda.

În perioada timpurie singurul punct vamal se găsea în afara comitatului Cluj, la Turda¹⁸³. Tot Turda, alături de Cluj, era și singurul târg¹⁸⁴. Un pod este amintit ca existând între Feleacu și Cluj, el fiind numit „podul din mijloc” la finalul secolului al XVI-lea¹⁸⁵, despre a cărui localizare însă nu se cunosc detalii.

Drumul apare înregistrat documentar cu apelativul de *magna via* în preajma localității Vâlcele pentru prima dată în anul 1362¹⁸⁶, pentru ca șase

nostrae Tarchabaza alio nomine Ondoteleke vocatam itur, ad duas metas terras pervenissent, ubi metae civitatis nostrae Cluswara praedictae a parte eiusdem possessionis Zomusfalwa terminarentur.

¹⁸² Györfy, *Az Árpád-kori*, III, 337; Gheorghe Anghel, Viorica Suci, Mărturii ale practicării plutăritului în Transilvania din antichitate, evul mediu și perioada modernă. Rolul orașului Alba Iulia în istoria plutăritului. *Apulum*, XL (2004), 370–371.

¹⁸³ *DIR*, C, XIII, II, 377.

¹⁸⁴ *Ibidem*, 376–377; *Ub* I, 488–490; *Ibidem*, II, 491–492.

¹⁸⁵ D. Prodan, *op. cit.*, II, 738.

¹⁸⁶ *DRH*, C, XII, 58–61 (*Affirmavit coram nobis quod ipsam particulam terre, primo incipiens prope rubetum a quadam nomine Paprethe vocatam, a parte predictae ville Banabyky infra declinando, ad quoddam ryvulum Rakus ad locum magnam viam ubi unam novam metam erexissent, ab hinc vero procedendo supra versus plagam occidentalem ad quendam locum ubi Keweshamlok nominatur, iuxta et prope Banazlyuk nuncupatum*).

¹⁷⁵ Complex fortificat deja activ în 1291 al cărui final a survenit brusc în 1539, când a fost demolat, iar piatra sa utilizată ca material de construcție pentru castelul de la Gherla (vezi A. A. Rusu, *Castelarea carpatică*, 541; I. M. Țiplic, *op. cit.*, 264).

¹⁷⁶ A. A. Rusu, *Castelarea carpatică*, 511.

¹⁷⁷ Ștefan Dănilă, Contribuții la cunoașterea unor cetăți din nord-estul Transilvaniei. *File de istorie*, 2, Bistrița (1972), 91–92.

¹⁷⁸ *Ibidem*, 89–90; A. A. Rusu, *Castelarea carpatică*, 535.

¹⁷⁹ Györfy, *Az Árpád-kori*, III, 337.

¹⁸⁰ Mittelstrass, *Beiträge*, 49.

¹⁸¹ *KvOkl* I, 87–94; *Ub*, II, 464–471; *DRH*, C, XV, 214–227 (*fluvium Zomos transeundo et ad ipsam plagam septentrionalem... Abhinc declinando ad plagam orientalem flectendo prope quoddam magnum fossatum Bochtelekepatata vocatum ad unam metam terream cursualem pervenissent. Deinde in latere unius longae vallis a parte meridionali existentis ad eandem plagam orientalem per longum spatium transeundo supra unum monticulum venissent ad unam metam terream cursualem, et dehinc ad eandem plagam orientalem tendendo in latere cuiusdam montis penes quandam viam, super qua de ipsa civitate nostra Cluswara ad quandam terram ipsius civitatis*

ani mai târziu să i se specifice destinațiile: *Item, infra de ipso monte orientis quidam magne vie, que ducit de Banabyky ad Clusuar, prope ipsam viam unam novam metam cursualem de novo erexissent. Hinc saliendo ipsam viam, iuxta duas antiquas metas, alias duas novas, ordine supradicto ipsis partibus [Banabyky et Cluswar – n. n.] separantes*¹⁸⁷. În legătură cu acesta au fost statuate obligațiile românilor din localitatea Feleac (de a repara drumul) la data trecerii așezării, de către regele Ludovic cel Mare, din domeniul regal în domeniul orașului Cluj (*eidem civitati villam Olachorum Felek, in silva civitatis predictae sitam, ubi viginti Olachi pro custodia vie positi et locati existunt, unacum quinquagesima ovium nobis ex parte huiusmodi Olacherum provenire debendam, duximus applicandam et concedendam*)¹⁸⁸, urmând ca pe parcursul perioadei târzii a voievodatului¹⁸⁹ și la finalul secolului al XVI-lea să fie reamintit constant caracterul deosebit al slujbelor îndeplinite de felecani în legătură cu drumul de aici¹⁹⁰. Cu toate acestea, despre amintirea în hotarul Mărtineștilor, în anul 1362, a unei *via Keuesuth nominata* nu se poate spune mai nimic fără o verificare în teren a datelor furnizate de sursa arhivistică¹⁹¹. Harta Iosefină din secolul al XVIII-lea indică în zonă un drum important numit *Land Strasse nach Carlsburg*, care în sectorul Tureni–Turda prezintă o succesiune de aliniamente care coincid cu cele indicate de către Florin Fodorean pentru fostul drum roman pe o hartă de secol XIX¹⁹².

Ruta Cluj – Aiton – Turda reprezintă un drum ocolitor al Masivului Feleacului¹⁹³, pentru care s-a presupus că urmărirea traseului fostului drum roman¹⁹⁴ și care lega Cluj de Turda, pornind din prima localitate, pe la Gheorghieni (sau chiar mai direct, ocolind localitatea), iar la sud de acesta urmând una din cele două variante (prin Rediu sau prin Aiton) pentru a ocoli Podișul Cioltului.

¹⁸⁷ 1368: *Ibidem*, XIII, 468–471.

¹⁸⁸ 1377: *KvOkl* I, 94–95; *DRH*, C, XV, 331–332.

¹⁸⁹ 1415: *KvOkl* I, 151–152 (*cum fideles nostri universi Olabi in possessione Felek, ad Ciuitm nostram Coluswar applicata in Silva eiusdem pro custodia vie deputati commorantes*); 1468: *Ub* VI, 334 (*villa Felek in silva civitatis nostrae Coloswar existens ac universi Volachi in eadem commorantes... propter custodiam viae, quam in silva ipsa contra latrones et alios malefactores facere et continue exercere habent*).

¹⁹⁰ D. Prodan, *op. cit.*, I, 734, 738.

¹⁹¹ Magdolna Szilágyi, *Árpád period communication networks: Road systems in western Transdanubia*, Teză de doctorat, Central European University, Budapest (2012), 137.

¹⁹² F. Fodorean, *op. cit.*, 130, fig. 3.4.

¹⁹³ Györfy, *Az Árpád-kori*, III, 337.

¹⁹⁴ I. Băldescu, *op. cit.*, 26.

Drumul de la Aiton ajungea la Turda prin Ceanu Mic și Copăceni.

Ruta a beneficiat de numeroase atestări documentare, începând cu cele care o localizau la marginea hotarului așezării de la Cluj. Astfel, în anul 1366, un act plasa la hotarul sud-estic al Clujului două drumuri, unul care mergea la Aiton și altul la Gheorghieni care, în mod cert, puteau fi variante ale rutei¹⁹⁵. Pe lângă cele două, documentul emis în deceniul al optulea al aceluiași secol mai indica funcționarea unui drum înspre Rediu (*penes unam viam, super qua de dicta possessione Reud itur ad civitatem nostram Cluswara*), tot în textul acestuia subliniindu-se caracterul rutei dintre Cluj și Gheorghieni: *magna et publica via*¹⁹⁶.

O altă atestare se localizează la limita dintre hotarele posesiunilor de la Ceanu Mic, Rediu și Aiton, prin care calea de comunicație era înregistrată în anul 1366 sub apelativul „drumul voievodului”¹⁹⁷, iar în anul 1377, probabil tot acesta, ca „drum lutos” (*viam de dicta Torda versus possessionem Ohtun vocatam, Agyagas dictam*)¹⁹⁸.

Densitatea rețelei medievale și moderne din zona respectivă nu permite o diferențiere clară și

¹⁹⁵ *KvOkl* I, 56–57; *DHR*, C, XIII, 167–170 (*Item primo ad montem Felek berch vocatam, ubi duas antiquas metas terras reperissent, iuxta quas alias duas renovassent, quarum una separat predictae civitati Clusuar, alia vero nobilibsde Gurfolua, deinde a parte plage meridiei incipiendo, abhinc infra descenclendo, per silvam, per parvum spacium pervenissent ad unam viam, qua vadit versus villam Ohtun, juxta predictam viam sub una arbore cylis vulgariter hasfa vocata unam metam terream renovassent. Inde infra per eandem silvam ad partem septentrionem transeundo parvum spacium quasi ad ictum unius sagitte, juxta unum ryulum, Felekpatata vocatum, unam metam terream cursualem erexissent. Deinde procedendo versus eandem plagam septentrionem, venissent ad unam viam, qua venit de predicta civitate Cluswar et vadit ad villam Gurfolua, et per medium eiusdem vie descendit unus ryvulus, qui vocatur Hatarpatata, ubi idem rivulus facit meatum in territorio civitatis ubi juxta predictam viam fecissent unam nouam metam*).

¹⁹⁶ 1377: *KvOkl* I, 87–94; *Ub*, II, 464–471; *DRH*, C, XV, 214–227.

¹⁹⁷ *Ibidem*, XIII, 170–174; Wass Levéltára, 260–261 (*Postremo autem venissent ad locum, qui dicitur Burzuskuth, abhinc procedendo ad collem unius Berch, supra ascendendo, ad caput ipsius Sospatak, ubi unam antiquam metam reperissent, quam videlicet nobiles de Reud inter possessionem ipsorum Sehter et possessionem Iohannis de Tur, Chan vocatam, erexissent, circa quam, predicti iudices, cives et hospites Tordenses pro se ipsius unam novam metam, similiter magistri Iacobus et Nicolaus, nobiles de Drag, aliam novam metam ex voluntate ambarum partium renovassent. Postremo autem transeundo infra ad supradictum Berch, ad quandam viam, que vocatur Woyadauta, iacentem ad plagam septentrionalem infra ad unum montem, qui appellatur [Vajda]hegefefee/Waydahagasa, in quo loco unam foveam invenissent*).

¹⁹⁸ Csánki, V, 305; *DRH*, C, XV, 255–258; Wass Levéltára, 271–272.

o identificare a drumurilor redată pe documentele cartografice din secolele XVIII și XIX, însă harta întocmită de Morando Visconti prezintă o situație oarecum interesantă, care ar putea ridica unele semne de întrebare cu privire la însemnătatea acestui drum comparativ cu a celui de pe Feleac, care este considerat ca având o pondere mai mare în traficul medieval din zonă. În vreme ce drumul de pe Feleac lipsește de pe hartă, localitatea respectivă apare raliată la ruta care trecea prin Gheorghieni, Reditu, Aiton, ceea ce nu reprezintă neapărat o eroare dat fiind faptul că un drum de legătură, din direcția Feleacului, cu siguranță intersecta ruta principală. Concluzia imediată care se desprinde din consultarea sursei cartografice amintite ar fi că acest drum era cel principal. Ideea ar îndemna spre reevaluarea situației drumului care urca Masivul Feleacului, despre care se știe că era dificil de parcurs și avea nevoie de supraveghere și îngrijire permanentă, comparativ cea a unei rute mai lungi însă mai puțin solicitantă sub aspectul accesibilității terenului pe care era amplasată. Mai mult decât atât, o posibilă reutilizare a drumului antic amenajat, fie aceasta chiar și numai pe anumite segmente, putea aduce unele avantaje. Or, este cunoscut faptul că segmentul roman situat la ieșirea din Cluj-Napoca, la care erau aliniate necropolele medievale timpurii¹⁹⁹, avea un traseu încă păstrat în teren în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea.

În mod cert un drum cu direcția principală *Cluj-Cojocna-Turda* lega Valea Someșului Mic de salinile de la Cojocna și, mai departe, de zona Turzii și Valea Arieșului, fiind utilizat pentru transportul celei mai mari părți a sării extrase din acest loc, până în punctul de lângă Mureș, unde zăcămintul era transbordat din care în ambarcațiuni. Ruta avea însă un traseu dificil de stabilit, care începea de la Apahida, spre sud-est, trecea prin Cojocna, iar de aici traversa cumpăna apelor probabil pe la vest de Iuriu de Câmpie, cu finalizare la Turda. Traseul acesta a fost presupus de către György Györffy, care considera că acest drum avea și un rol militar, deoarece altitudinile maxime parcurse ar fi putut facilita trecerea armatelor. Drumul de pe Feleac urca până la 711 m, cel de la Aiton la 655 m, în vreme ce, pe la Iuriu de Câmpie parcursul atinge o altitudine de aproximativ 450 m. Traseul ar putea fi sugerat prin prezența toponimului Straja (*Ór*) situat la cumpăna apelor dintre Bazinele Arieșului și Someșului Mic²⁰⁰.

¹⁹⁹ Gáll et alii, *La răscruce de drumuri*, 8, pl. 42.

²⁰⁰ Györffy, *Az Árpád-kori*, III, 337; Tudor Sălăgean, *Țara lui Gelou. Contribuții la istoria Transilvaniei de nord în secolele IX-XI*, Cluj-Napoca (2006), 159.

În hotarul Apahidei, drumul era numit mare în anul 1364, indicându-se clar orientarea sa spre Cojocna (*Inde descendit infra ad parte septemtrionalem, ubi inter quosdam parvos monticulos circa duas antiquas metas, unam novam metam terream a parte possessionis Zenthmyklos dicte possessioni Apathyda separande; abhinc tranzit magnam viam ad Clusakna transeuntem, pervenit ad unum parvum monticulum Bikashalm*)²⁰¹. Această rută pare să fie cea cartată în detaliu în prima jumătate a secolului al XIX-lea, în condițiile în care inginerii habsburgici au întocmit un nou proiect de trasare în acea zonă²⁰². Dificultățile de stabilire a traseului exact în sectorul cuprins între Turda și Cojocna sunt cu atât mai mari, cu cât nu exista un drum, ci două, potrivit unei hotărnicii din anul 1377, care le localiza aproape de hotarul dintre Turda, Aiton și Boju (*inter duas stratas magnas de dicta Torda ad salifodinas de Colus tendentes*), la sud-est de drumul care lega Turda de Aiton²⁰³. Totodată, importanța uneia dintre rutele care duceau spre Cojocna era subliniată prin apelativele „public” și „mare” înregistrate de două acte emise în prima jumătate a secolului al XV-lea, specificând faptul că ruta conducea de la Turda la Cojocna²⁰⁴.

La est și sud-est de Cluj un prim traseu medieval marcant era cel dintre *Apahida, Buza și Herina*. Numit și „drumul sașilor”, el deservea traficul înspre Bistrița prin Câmpia Someșană și, parțial, cu Târgu Mureș și Reghin, prin nordul celei Mureșene. Cu punct de plecare în localitatea Cluj era, în mod evident, conectat la drumurile de pe Valea Someșului Mic. De la Apahida urma o direcție orientată înspre est, prin apropierea așezărilor de la Căianu și Cămărașu, atingând Mociu. De acolo se întoarce spre nord-est pe la Legii, Geaca, pătrunzând în teritoriul comitatului Dăbâca înainte de Buza, și apoi atingând așezările de la Jimbor, Moruț/Fântânele, Bungard/Sălcuța. Debușa în drumul dintre Bistrița și Reghin, la Galații Bistriței ori în dreptul Herinei, după ce atinge Lechința²⁰⁵.

²⁰¹ DRH, C, XII, 275–276.

²⁰² *Plan der vom Anfange des Hatters des Dorfes Apahida bis in den Salzgruben Orte Kolos zwischen Nro 78 und 84 noch im natürlichen Zustande befindlichen Streke der Koloser Salz-Strasse*, 1830, 49x34 cm, schiță consultată online la <http://mol.arcanum.hu/terkep>, S 105 No 0066/1.

²⁰³ *Csánki*, V, 305; DRH, C, XV, 255–258; *Wass Leveltára*, 271–272.

²⁰⁴ 1411: *Csánki*, V, 305: (*via publica qua itur de Thorda ad Clus*); 1427: *Ibidem* (*via magna ad Clusakna ducens*).

²⁰⁵ Datorită penuriei de documente relevante, care să amintească drumurile zonei, traseele din Câmpia Transilvaniei și, implicit, acesta au fost stabilite în special pe baza atestărilor timpurii ale diferitelor posesiuni: Györffy, *Az Árpád-kori*, II, 57; III, 337.

Cu excepția destinațiilor cu pregnant caracter economic²⁰⁶, traficul susținut de această rută era taxat înspre Cluj în punctul vamal Apahida²⁰⁷, pentru ca în secolul al XIV-lea să se instituie vama de la Sânnicoară²⁰⁸, direct legată de tranzitul comercial de pe „drumul Căianului”, stare de fapt reconfirmată în anul 1368: *cives et hospites de Kluswar cum rebus eorum et mercibus versus Byztricyam processerint libere ipsos per villam et tributum de Bonchyda procedere, si autem versus Regun, Teke et forum Syculorum accesserint, per villam et tributum sancti Nicolai in via per Kalyan et Menyus eunte transire permittatis*²⁰⁹.

În anul 1334, în preajma localității Geaca ruta era numită „drumul sașilor” datorită orientării sale înspre zona Bistriței²¹⁰, fiind totodată și încadrat categoriei drumurilor publice. În secolul al XV-lea funcționa un drum de legătură între Bungard și Sângeorgiu Nou²¹¹, pe parcursul aceluiași secol fiind amintit și sectorul său care lega Bungardul de Fântânele²¹², ambele putând fi segmente ale drumului comercial al Bistriței.

Sectorul Bonțida – Căianul/Buza reprezintă un drum de legătură între ruta de pe malul drept al Someșului Mic și „drumul sașilor” care, înainte de stabilirea celui din urmă ca traseu direct înspre Bistrița, Teaca, Reghin și Târgu Mureș (în deceniul șase al secolului al XIV-lea), prelua și traficul comercial înspre aceste direcții, constituind o

deviere costisitoare și obligatorie în vederea taxării vamale de la Bonțida. Traseul drumului atingea hotarele posesiunilor Bonțida, Jucu, Coasta, Băraii, Căianu.

Despre funcționarea celui mai nordic segment al său, cel situat între Bonțida și Coasta, date se cunosc dintr-un act emis în anul 1329, drumul separând hotarele localităților Coasta și Jucu (*descendit ad magnam viam, que vadit versus Boncyda, que via dividit a parte terre Suuk ad teram Gulateleke et per eandem magnam viam vadit ad rivulum Worzupatake nominatum*)²¹³. Înspre sud, era amintit ca tranzitând dinspre Giula înspre Băraii prin hotarul Tăușenilor²¹⁴.

Înspre est, în cuprinsul moșiei *Mykoteleke* (situată la nord de Pălatca și la vest de Băraii, azi dispărută) exista o bifurcație care ducea înspre Buza, orientată spre nord, probabil pe direcția Sucutardului. Acesta, fiind un drum mare, nu este exclus să fi reprezentat varianta utilizată în comerț pentru a atinge târgul după plata vămii de la Bonțida. Tot în hotarul acesta un alt sector ducea la sud înspre Pălatca²¹⁵ și probabil că în continuarea sa ar trebui imaginat ca funcționând un drum cu o deviere înspre Cămărașu²¹⁶.

Dintre rutele din zona Câmpiei Mureșene, sectorul *Căianu – valea Pârâului de Câmpie*, intitulat și „drumul secuilor”, pare să fi deservit comerțul Clujului cu zona secuiască de pe Mureș. Se desprindea din traseul orientat vest-est care străbătea Câmpia Transilvaniei, de-a lungul comitatului Cluj. Orientarea sa este indicată de linia așezărilor Căianu – Suatu – Aruncuța – Berchieșu – Frata – Valea Largă, până în aval de Zau de Câmpie unde atingea Pârâul de Câmpie. Potrivit atestărilor documentare, este un drum care face legătura, pe zonele înalte, între mai multe văi minore, până în

²⁰⁶ Este vorba în special despre Buza, important loc de târg.

²⁰⁷ Din secolul al XIII-lea.

²⁰⁸ *Ub*, II, 191–192; *DRH*, C, XII, 46–47; *EO* III, 226 (*cum rebus ipsorum mercimonialibus per viam Kalyan versus villas Buza, Teke, Regun, Sarpatak, Monyorow et forum Siculorum procedere vellent, in villam Bonchyda ire non tenerentur, sed recta via ipsorum esset ad villam sancti Nicolai per viam de Kalyan euntem et sic ad tributum solvendum in praedictam villam Bonchyda de via eorum directa compelli non deberent, sed per viam de Kalyan et Menyus euntem ad villam sancti Nicolai procedere deberent*).

²⁰⁹ *Ub* II, 308–309.

²¹⁰ *DIR*, C, XIV, III, 326–327, 578–579; *Wass Levéltára*, 225 (*Ab illo latere cadit infra ad vallem Gekeuelge ad unum fontem, ubi iterum due mete terree. Ab illo fonte transit ultra unum rivulum et ascendit ad Berch cuiusdam parve silve. Inde descendit ad vallem Luakal vocatam. In eadem valle tangit unam puplicam [!] viam, que Zaazwt nuncupatur. Ab inde revertitur et meat per unum Berch versus Buzkue. De inde descendendo ad unum stagnum Tyztato dictum*).

²¹¹ 1430: *Km/kv* I, 201.

²¹² 1462: *Ibidem*, I, 620–621 (*Inde iterum per terras arabiles eundo quandam silvam attingentes, quam ambe partes nobilium de Ews esse asseruissent, per eandem silvam per quandam viam quasi ad iactum unius lapidis egredientes [!] et de illa via ad partem acquilonaream descendendo inter silvas per bonum spatium eundo quasdā duas terrarum tumositates prefati nobiles de Bongarth metas prope viam esse assetuissent, dictique nobiles de Ews non esse metas dixissent*).

²¹³ *DIR*, C, XIII, II, 275–281; *EO* II, 239–241.

²¹⁴ 1352: *DRH*, C, X, 171–173; *EO* III, 252 (*procedit ad unam viam, que veniet de Gyulateluke et vadit ad villam Baree*).

²¹⁵ 1352: *DRH*, C, X, 109–110 (*quod circa unum rivulum Hyntus, a parte septentrionali, super unum monticulum duas antiquas metas et veteres reperysent et, secundum cursum ipsarum duarum metarum antiquarum, alyas duas novas erexissent; item inter unum stratum, que tendit versus Palathka, duas novas metas erexissent; item super unum monticulum ulgariter dicendo Pod, unam metam novam; ceterum circa unam mangam viam, que tendit versus villam Buza a parte septentrionale, que separat inter terram Mykoteleke, Markhaza alio nomine, Eurholm et Zawa, erexissent duas metas et ibi fniuntur*).

²¹⁶ 1312: *EO* II, 97–98 (*Postmodum descendit una via a Polotka et tendit versus silvam Kezw a parte vie, que procedit a Polotka ad partes silve Kezw, in qua a parte sinistra comes Nicolaus, a parte vero dextra magister Thomas metas comparabunt. Item in via, que veniet a parte silve Kezw et descendit ad villam Kamaras, ubi via duplicatur ad modum crucis*).

sectorul cel mai sudic, între Frata și Valea Largă (deviat spre vest de afluentul Pârâului de Câmpie).

În cazul de față, sursele documentare sunt relevante în stabilirea traseului și a unor trăsături speciale ale căii de comunicații. În anul 1350 un prim act amintea, la hotarul estic al Aruncuței, un drum care venea de la Suatu și se îndrepta pe lângă un punct numit *Kapuus* spre Valea Largă²¹⁷. Sectorul sudic de după Aruncuța a fost descris ca străbătând hotarele Berchieșului în anul 1369. Utilizarea apelativului *Zekulhuth* pentru denumirea sa reprezintă un indiciu cu privire la destinația finală a drumului, de a conduce spre zonele locuite de populația secuiască²¹⁸, pentru ca Frata să fie integrată rutei în 1355, printr-un document care specifica orientarea unui drum dinspre această localitate spre Valea Largă²¹⁹.

5. Concluzii

Verificarea datelor terminologice cu privire la drumurile medievale transmise prin intermediul surselor scrise evidențiază varietatea încadrărilor cu care se poate opera, de la cele natură spațială (distanțele parcurse), la aspecte legale, economice, militare, spirituale ori fizice. Categoriile ierarhice și economice ale rutelor care au deserved orașul medieval Cluj nu prezintă particularități zonale (și nici măcar provinciale) la nivelul încadrărilor, ci se regăsesc și în alte spații ale teritoriului european. Multe dintre rutele regionale aduse în discuție au îndeplinit, simultan ori succesiv, mai multe funcții, dintre care cea economică este doar un exemplu. Totodată, devine evident rolul major jucat de percepția comunităților locale asupra drumurilor situate în imediata lor vecinătate în aplicarea unor apelative speciale pentru anumite segmente rutiere. Denumirile înregistrate, dar și contextele în care o serie de documente amintind drumuri au fost emise, au evidențiat utilizarea anumitor drumuri în transportul unei categorii de bunuri sau orientarea și deservirea predilectă a unor puncte cu caracter comercial.

Rețeaua rutieră medievală a teritoriilor care constituie obiectul studiului nu se află în izolare

față de marile rute ale continentului. Legăturile cu Ungaria pe valea Tisei asigură contacte mult mai îndepărtate. De asemenea, drumurile descrise au integrat teritoriile nord-transilvănene și, îndeosebi, Clujul în structurile regionale și mai largi ale regatului, însă prin particularitățile zonei au favorizat și o oarecare izolare a sa, conturându-se culoare de acces al căror control conferea avantaje. Cert este faptul că s-a constituit în primul rând un sistem de axe provinciale interne care a făcut posibilă încheierea individualității teritoriale.

Ca o consecință, căile de comunicație ale bazinului Someșului Mic erau jalonate de puncte de pază, zone de trecere (peste ape în special) și locuri de popas, fiecare dintre acestea putând indica, alături de obișnuitele așezări aliniate la drum, etape ale călătoriei. Se remarcă prezența vămilor în legătură cu multe dintre punctele de etapă amintite, însă ele au apărut și în zone fără niciun rol strategic sau economic. Sub aspect juridic, este de sesizat numărul lor considerabil, care a influențat pregnant geneza și stabilizarea rețelei rutiere din jurul Clujului, precum și importanța unor variante de călătorie în dauna altora. Acest fapt se datorează amplasării favorabile a vămilor pe drum, intereselor sporite ale proprietarilor de moșii, dar și ale comunității din centrul de pe Someș față de eficiența transporturilor, care au condus și la implicarea sa la acest capitol, urmărind interesele economice.

Se poate desprinde concluzia generală că, în ciuda impresiei de instabilitate pe care drumurile medievale o lasă, acestea nu erau orientate la întâmplare, iar schimbările traseelor nu erau un fenomen frecvent. Chiar dacă unele drumuri prezintă o serie de variante, toate convergeau spre anumite puncte comune, care contribuiau la menținerea constanței unei rute. Mai mult, tocmai existența alternativelor la o rută conferea căilor de comunicație medievale avantajul de a susține legături comerciale intense între un centru regional și teritoriile adiacente.

²¹⁷ DIR, C, XIV, IV, 555–556; EO III, 223–224 (*unam particulam cuiusdam silve sue hereditarie Agaserdeu vocate a parte orientali, iuxta silvam ad Arankuth pertinentem existentem, a quadam via incipiens, que a parte Zuath transit per quendam locum Kapuus nominatum versus Cykud*).

²¹⁸ DRH, C, XIII, 636–642 (*ad possessionem ipsorum de Berekenyes vocatam pertinentem, videlicet a quodam monte Arankuthhegese usque viam Zekulhuth et, per eandem viam, ad montinuclum circa rivului Almatelepathaka*).

²¹⁹ *Ibidem*, X, 365–366; EO III, 297 (*quod una via, qua transit per villam Frata in Cheked, a parte plage orientali*).

**ABREVIERI BIBLIOGRAFICE ALE LUCRĂRILOR
CITATE EXCLUSIV ÎN ANEXELE TABELARE**

Fejér, *CD*
Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis,
ed. György Fejér, IX, 6, Buda (1838).

Knauz Monumenta
Ecclesiae Strigoniensis, ed. Nándor Knauz, I, Strigonii
(1874).

Motogna, *Un document*
Victor Motogna, Un document necunoscut referitor
privitor la istoria Românilor din Valea Rodnei. *RI*, XI/7-9,
(iulie - septembrie 1925), 196-201.

Rusu, *Wesselényi*
Adrian A. Rusu, Documentele medievale ale familiei
Wesselényi (I). *ActaMP*, V (1981), 311-346.

Szabó, *A gazdálkodása*
Noémi Gyöngyvér Szabó, *A kolozsmonostori bencés
apátság gazdálkodása a késő középkorban*, Teză de doctorat,
Debreceni Egyetem (2012).

Teleki I-II
Samu Barabás, *A római szent birodalmi grófszéki Teleki
család oklevéltára. I. (1206-1437), II. (1438-1526)*,
Budapest (1895).

Weisz, *Vásárok*
Boglárka Weisz, *Vásárok és levakatok a középkori
Magyar Királyságban*, Budapest (2012).

