

**Vladimir P. Petrovič, *Les voies et agglomérations romaines au cœur des Balkans. Le cas de la Serbie*, Ausonius Editions, Bordeaux, 2019, Colecția Scripta Antiqua nr. 120, 193 p. (cu 41 figuri incluse în text și index de toponime și localități la final)**

Deja din titlul cărții *Drumuri și orașe romane în inima Balcanilor. Cazul Serbiei*, Vladimir Petrovič ne propune un periplu prin Serbia antică, pe importante drumuri care traversează centrul Peninsulei Balcanice, zonă în care au apărut de-a lungul istoriei Imperiului Roman multe centre urbane importante. Autorul este un specialist consacrat în domeniul istoriei și arheologiei romane, iar această carte reprezintă rezultatul unui proiect de cercetare finanțat de Institutul de Studii Balcanice din cadrul Academiei Sârbe de Științe și Artă. Scopul lucrării este de a prezenta într-o manieră comprehensivă, după standarde moderne, atât pentru interesul publicului larg, cât și al cercetătorilor interesați de patrimoniul arheologic și epigrafic al Serbiei, geneza și caracterul așezărilor romane și al drumurilor care le legau. Cartea face referire la realitățile istorice din perioada secolelor I a.Chr. – VI p.Chr. (de la împăratul Augustus până la împăratul Iustinian). Autorul mai subliniază faptul că teritoriul actual al Serbiei a făcut parte în antichitate din cinci provincii ale Imperiului Roman: Moesia Superior (în principal), Pannonia Inferior, Dalmatia, Thracia (o scurtă perioadă de timp) și Dacia (la Banatska Palanka).

În **Introducere** (p. 11–16) ne sunt prezentate datele geografice și istoriografice ale provinciilor romane aflate la un moment dat pe teritoriul actual al Serbiei. Se fac referiri clare la geografia istorică a Serbiei dominată de munți abrupti și defilee adânci, fapt pentru care a fost greu de controlat de către romani chiar și după ce și-au impus militar administrația imperială în zonă. Au reușit până la urmă acest lucru prin construirea unei rețele dense și complexe de drumuri și fortificații. Stimulentele principale ale zonei au fost mereu de natură economică, bogatele resurse naturale și comerțul activ de tranzit care era practicat în acest areal cu intensitate încă din epoca elenistică. Autorul face referire la faptul că la înțelegerea realităților epocii romane au contribuit mai ales sursele literare vechi: Strabon, Plinius cel Bătrân, Ptolemeios, Appianus, Ammianus Marcellinus și Procopius din

Caesarea, precum și toponimele oferite de surse precum sunt: itinerariile romane târzii și *Notitia Dignitatum*. De asemenea, informațiile au fost completate de descoperirile arheologice publicate de W. Tomashek, Artur Evans, Felix Kanitz, Alfred von Domaszewski, Karl Ludwig Patsch, Konrad Miller, Anton von Premerstein și Nikol Vulič, precum și de cercetătorii care au realizat marile sinteze: J.J. Wilkies, A. Mócsy, Géza Alföldi, Miroslava Mirkovič și Fenoula Papazouglu.

Structura lucrării evidențiază transformările petrecute în antichitate pe teritoriul actual al Serbiei urmând traseul marilor drumuri militare romane, devenite mai apoi principale artere rutiere ale Imperiului. De-a lungul acestor drumuri s-au dezvoltat importante centre urbane și așezări civile rurale:

1. Aquileia-Singidunum;
2. Emona-Siscia-Sirmium;
3. Limesul danubian panonic, segmentul Mursa-Taurunum și artera terestră și fluvială a Moesiei Superior care parcurge Clisura Dunării în zona Singidunum-Viminacium-Ratiaria, împreună cu extensiile sudice Lissus-Naissus-Ratiaria și Viminacium-Horreum Margi-Naissus;
4. Naissus-Scupi (până la Thessalonica).

Realizarea lucrării de față este cu atât mai importantă cu cât informațiile arheologice au fost mult îmbogățite prin intermediul săpăturilor de salvare din ultimii ani, în special cele care au fost prilejuate de construirea autostrăzilor în ultimele decenii în Serbia. Imaginea pe care o aveam până de curând este sensibil schimbată, cronologia multor situri fiind acum mai nuanțată, iar harta așezărilor romane a fost îmbogățită cu mult mai multe localități antice identificate în teren, așezări despre care aveam știință doar din izvoarele istorice sau cartografice antice.

**Urbanizarea provinciei Pannonia** (p. 17–22), s-a realizat timid și treptat, după cum bine observă Vladimir Petrovič, intensitatea fenomenului de romanizare fiind simțită abia sub Flavieni și mai ales începând cu domnia împăratului Hadrianus.

Ea se va finaliza odată cu epoca Severilor. A contribuit la romanizarea spațiului traficului comercial de pe „drumul chihlimbarului” și mai ales apariția sediilor de legiune în arealul tribal al celților scordisci. Acest fenomen a favorizat cristalizarea primelor așezări urbane care au asimilat locuirea civilă-autohtonă, preluându-le uneori și numele (de exemplu Cibalae, Mursa, Bassianae). Rețeaua de drumuri din Pannonia s-a dezvoltat pe vechile rute comerciale aflate de-a lungul marilor cursuri de apă. Bornele de drum și itinerariile ne relatează faptul că drumurile și fortificațiile de pe *limes*, construite de romani, au fost în repetate rânduri reparate sau refăcute. În zone greu accesibile, drumurile au fost construite pe console. Ele deserveau și marile rute comerciale conexe (mai ales danubiene), fiind legate în zona de vest de importantul centru comercial de la Aquileia, din nordul Peninsulei italiice.

Viața economică a Pannoniei a fost marcată de comerțul cu sclavi și mărfuri de lux ce tranzitau zona dinspre *Barbaricum*. Această zonă limitrofă a Imperiului Roman a furnizat importante mărfuri finite, în special ceramică de lux (atelierile de olărie de la Mursa). Cu referire la viața economică a provinciei mai sus amintite, Strabon relatează faptul că, prin intermediul centrelor comerciale din Pannonia, Roma se aproviziona cu vin, lemn și sare. Comerțul cu alimente și animale domestice realizat cu vecinii barbari de la granițe aducea venituri importante provinciei, dacă luăm în calcul faptul că – după cum raportau funcționarii publici – în epoca împăratului Septimius Severus, un soldat din legiune putea să-și rotunjească veniturile anuale până la enorma sumă de 1 milion de sesterți. Acest comerț a fost foarte mult influențat pozitiv de dezvoltarea navigației romane pe Dunăre și pe afluenții acestui fluviu. De asemenea, apariția unor centre miniere importante a atras investiții serioase în zonă din partea statului roman. Astfel, în apropierea Ljublianei de azi, apare în perioada târzie *ferrariae Pannonicae*, o zonă bogată în fier, iar în apropiere de metropola Sirmium, *argentariae Pannonicae* (după cum indică și *Tabula Peutingeriana*), loc de unde se extrăgea argint și plumb. Astfel se explică de ce Siscia și Sirmium au reușit să devină într-o epocă de decadență și criză economică profundă și prelungită, cea a secolelor III-IV p.Chr., centre urbane foarte importante și uneori chiar sedii ale împăraților.

**Provincia Moesia Superior** (p. 23–28), fondată după reforma împăratului Domitianus din anul 86 (pentru a îmbunătăți apărarea zonei de invaziile de iarnă ale dacilor) a rezistat în granițele

sale administrative inițiale până în anul 272, când împăratul Aurelianus a creat la sudul Dunării, provincia Dacia Ripensis prin retragerea administrației și populației romane de la nord de fluviu. Centrele urbane apărute în această parte a Imperiului Roman sunt majoritatea în relație cu armata din epoca dinastiei flaviene: Singidunum, Viminacium și Colonia Flavia Scupiorum, iar în epoca Antoninilor: Margum și Municipium DD (= Dardanorum) și Colonia Ulpia Ratiaria.

Rețeaua de drumuri a fost dezvoltată în primul rând din necesități strategice, militare sau pentru a lega marile centre miniere de drumurile imperiale, un caz aparte fiind *via Egnatia* de care erau legate Scupi (Skopje) și Stobi (Thessaloniki). Viața economică a Moesiei Superior a fost influențată de organizarea administrativă a provinciei. La formarea sa s-a ținut cont de teritoriul ocupat de triburile locale și încă de la apariția primelor forme de guvernământ roman aici s-au coagulat din punct de vedere economic zone cu specific distinct: Dardania la sud, Tricornienses, Picenses și Moesii la nord. Fiscul roman a acționat însă aici în mod unitar și centralizat, existând doar un singur sediu *portorium Illyrici*.

**Drumul roman Aquileia-Singidunum** (p. 29–42), care lega Italia de Balcani trecând prin Poetovio (Ptuj) și Mursa (Osijek), prin Valea Dravei până la Singidunum, încurajează apariția timpurie a așezărilor urbane. Autorul organizează metodologic așezările după specificul lor, folosind un model foarte coerent de descriere, indicând denumirea surselor care stau la baza abordării sale (literare, geografice, epigrafice și istorice), cu descrierea exactă a geografiei actuale (a modului în care s-au păstrat ruinele antice), a importanței spațiului geografic în care sunt amplasate așezările în antichitate și a evenimentelor istorice care au marcat evoluția sau existența așezărilor. Sunt prezentate în continuare activitățile economice și divinitățile atestate în mai multe așezări urbane de pe acest segment de drum: Cibalae, Mansio Ulmus, Mutatio Spanta, Mutatio Budalia, Sirmium, Mutatio Fossae, Bassianae, Mutatio Novicinum, Mutatio Altina, statio Taurunum și Singidunum.

De o analiză la fel de atentă din partea autorului se bucură și **drumul de limes Mursa-Taurunum** (p. 43–53) până la zona de vărsare a Dravei în Dunăre, fiind prezentat nivelul actual de cunoaștere al localităților: Mursa, Bononia, Malata, Cusum, Acumicum, Rittium, Burgenae, Taurunum (Zemum).

**Segmentul de drum Emona-Siscia-Sirmium** (p. 53–54) este mai puțin cunoscut din cauza

intervențiilor moderne în zonă, care l-au distrus în mare măsură. Pe acest tronson apar câteva așezări-cheie precum: Drinum Flumen și Sirmium. Pentru zona de est este evidențiat **limesul Moesiei Superior** (p. 55–90), fiind analizat doar malul drept al Dunării. Această parte a lucrării – din punctul nostru de vedere – este cea mai consistentă în informații. Autorul reușește să sublinieze foarte clar, cu ajutorul datelor arheologice și epigrafice, dificultățile pe care le-au avut romanii în obținerea controlului militar asupra acestui teritoriu, atât pe Dunăre, cât și pe uscat. Sunt foarte importante din acest punct de vedere sediile de legiune de la Singidunum și Viminacium (LEG IIII FF și LEG VII CL), precum și cetățile cu detașamentele din diverse trupe auxiliare care asigurau securitatea teritorială în Regiunea Porților de Fier ale Dunării: Cezava (Novae), Donji Milanovac (Taliata), Karataš (Diana), Kostol (Pontes), Brza Palanka (Egeta) și Prahovo (Aquae). Treisprezece mici fortificații de tip *turris et castella* ocupate de *auxilii* sau *numeri* sunt luate, de asemenea, în considerare în analiza lucrării: Saldum, Boljetin, Ravna, Golubinje, Hajdučka Vodenica, Tekija, Sip, Rtkovo, Vajuga, Milutinovac, Glamija, Use Slatinske reke, Milanovac, Bordzelj. Singidunum (Belgrad), Ad Sextum, Tricornium, Ad Sextum Miliarem, Aureus Mons, Vinceia (Smederevo), Margum, alături de restul fortificațiilor de pe acest aliniament, la est de Viminacium (Lederata, Sapalja, Pincum, Cupae, Prahovo, Aquae și Ratiaria (Artchar) reprezintă un al doilea aliniament sudic de drum fortificat care asigura securitatea teritorială în epoca romană a dificilei regiuni a Clisurii Dunării.

În capitolul **Romanii la Dunăre** (p. 91–100) ne sunt prezentate evenimentele istorice care s-au succedat începând cu finalul Republicii Romane și până în perioada romano-bizantină. Este amintit Marcus Scribonius Curio, primul general roman care a atins Dunărea cu incursiunile sale militare, urmând descrierea stabilirii primelor garnizoane romane ale legiunilor a IIII-a Scythia și a V-a Macedonica, în timpul domniei împăratului Augustus la Scupi și Naissus. Primele *praesidia* se poziționează strategic în zonă în timpul domniei lui Tiberius, moment în care – probabil – este și formată provincia Moesia (după anul 15 p.Chr.). Între primele castre apărute pe linia Dunării pare să fie Cezava, care are nivelele de construcție cele mai timpurii databile la începutul epocii flaviene. Drumul roman prin Porțile de Fier între Viminacium și Ratiaria reprezintă segmentul fortificat al limesului Moesiei Superior, săpat în stâncă, realizare inginerescă definitivată cu succes abia

după constituirea flotelor dunărene și a canalului de navigație de la Sipp.

**Drumul ce urmărește deschiderea Văii Timocului, Lissus-Naissus-Ratiaria** (p. 101–120) și traseul transbalcanic al drumurilor imperiale între Marea Adriatică și Dunăre oferă și ele câteva localități-reper pentru istorie: Lissus, Gabuleum, Theranda, Vicianum, Vindena, Ad Fines, Hammeum, Ad Herculem, Naissus, Timacum Maius, Timacum Minus.

**Nodul rutier de la Timacum Minus** (p. 121–126) se bucură de o analiză extinsă, poate și datorită faptului că autorul întreprinde săpături arheologice proprii în zonă de multă vreme. Zona este specială deoarece, mai ales în secolele IV-VI p.Chr., aici a fost o zonă de refugiu în care civilizația romană a supraviețuit mai puțin deranjată de invadatori. În acest sens a ajutat natura terenului care, în Valea Timocului, oferă protecție atât în adâncime, cât și dinspre est și vest, spațiul fiind în același timp conectat la comerțul fluvial dunărean și către căile de acces spre Valea Moravei și principalul drum imperial din Balcani: Viminacium-Naissus-Serdica-Constantinopolis. Într-un capitol separat (p. 127–158) este discutată și importanța acestei artere care străbate în diagonală toată Peninsula Balcanică, autorul subliniind faptul că ea s-a constituit ca *via militaris*, păstrându-și caracterul strategic până în epoca bizantină. Nu sunt excluse din discuție popasurile importante de pe această rută și mai ales orașele mari, a căror prosperitate este legată în mod special de acest drum: Viminacium, Mutatio Ad Novum, Mansio Municipium, Mutatio Iovis Pagus, Mutatio Bao, Mansio Idimum, Mutatio Ad Octavum, Horreum Margi, Mutatio Sarmatae, Praesidium Dasmini, Mutatio Cametae, Praesidium Pompei, Gramrianae-Mutatio Rapiana, Naissus. În cazul ultimei localități, autorul se oprește mai îndelung în excursul său științific, dorind să atragă atenția asupra importanței istorice a așezării, a modului în care evoluția politică pe limesul dunărean de la sfârșitul secolului al III-lea p.Chr. i-a influențat dezvoltarea și, nu în ultimul rând, să puncteze ce s-a mai păstrat azi din monumentalele ruine de secol al IV-lea, edificiile imperiale (palatul lui Valens și Valentinianus: *Mediana*). Sunt apoi descrise: Mutatio Radices, Mutatio Ulmus, Remesiana, Mutatio Latina, Mansio Turres. **Considerațiile finale** ale acestui capitol-repertoriu de localități antice (p. 159–160) pentru această *via militaris* sunt interesante, drumul fiind amintit în toate itinerariile scrise până târziu, în epoca bizantină, doar toponimele localităților cunoscând unele

schimbări. Inadvertențele dintre cifrele care marchează distanța dintre diferitele popasuri, cetăți sau centre urbane se datorează fără doar și poate unor greșeli de copist sau înțelegerii greșite a unor unități de măsură de la un secol la altul.

Un alt drum extrem de important este cel care urcă pe **Valea Moravei de la Naissus spre Scupi** și leagă zona balcanică de spațiul egean al Greciei antice (p. 161–168). În cazul acestui capitol, autorul își permite – ținând cont de importanța subiectului – să facă o succintă descriere a coloniei Scupi, care nu se mai află pe teritoriul Serbiei, în prezent situl arheologic fiind pe teritoriul Macedoniei de Nord, dar la a cărui cercetare au contribuit multă vreme îndeosebi arheologii sârbi, în timpul fostei Iugoslavii.

**Concluziile** (p. 169–172) arată clar faptul că aglomerarea de drumuri și fortificații militare a influențat apariția unor centre urbane care au absorbit populația locală și că, cel puțin în perioada dinastiei Flaviene și a primilor Antonini, a făcut parte dintr-un program edilitar amplu. Se urmărea securizarea zonei în fața atacurilor barbare de la nordul Dunării mijlocii și facilitarea accesului în zonă în vederea realizării schimburilor comerciale și a exploatării bogatelor resurse ale subsolului.

Cartea dorește mai ales să ofere o perspectivă cât mai completă asupra stadiului actual al cercetării, dar și să sublinieze – argumentând prin spectaculoasele descoperiri din zonă – valoarea strategică – pentru Imperiul Roman și mai târziu pentru împărăția illiri – a acestui areal latinizat în cursul celor aproape șase secole de stăpânire romană efectivă.

**Referințele bibliografice** (p. 173–186) ocupă mult din economia lucrării, fiind menționate aproape toate studiile importante ale cercetătorilor sârbi care au contribuit la cunoașterea acestui subiect. Din păcate, observăm că lipsesc lucrări importante ale unor autori români, care s-au ocupat de limesul moesic superior și de armata romană de aici, cum ar fi: Nicolae Gudea, Doina Benea, Florin Fodorean sau Florian Matei-Popescu. De asemenea, includerea în discutarea sistemului defensiv dunărean al apărării Porților de Fier și a fortificațiilor de pe malul stâng (românesc) ar fi ajutat mult la înțelegerea mai bună a efortului constructiv al Imperiului Roman, de a controla și securiza din punct de vedere militar și naval acest teritoriu. Din punctul nostru de vedere, foarte strânse legături cu localitățile de pe malul drept al Dunării le-au avut orașele portuare Dierna și Drobeta, ultimul fiind cu siguranță legat de localitatea Pontes (prov. Moesia Superior) prin celebrul pod de piatră construit în anii 103–104 p.Chr. de arhitectul

Apollodor din Damasc. Deși aceste monumente și situri arheologice nu se află în Serbia, obiectul principal al analizei, ele au o semnificație foarte specială pentru istoria regiunii, cu descoperiri epigrafice foarte importante, ceea ce ne îndreptățește să considerăm că meritau să fie amintite în analiza generală, mai ales că Vladimir Petrovič le prezintă în numeroasele hărți care însoțesc textul cărții.

În ansamblu cartea este una extrem de reușită, indispensabilă oricărui cercetător al epocii romane. Ea oferă o sinteză științifică excelentă, scrisă într-o manieră limpede și accesibilă. Bibliografia la zi, în ciuda omisiunilor amintite, oferă o perspectivă clară asupra direcției de cercetare a antichităților romane și romane târzii în spațiul sârbesc și indică totodată modul în care aceste valori ale patrimoniului arheologic european (universal) sunt valorificate cultural și turistic.

*Călin Ioan Timoc*

Muzeul Național al Banatului, Timișoara  
e-mail: ctimocmuzeu@gmail.com