

UNIVERSITATEA „BABEȘ-BOLYAI”  
FACTULTATEA DE ISTORIE ȘI FILOSOFIE  
ȘCOALA DOCTORALĂ „ISTORIE. CIVILIZAȚIE. CULTURĂ”

TRANSPORTURILE MEDIEVALE DIN  
NORDUL TRANSILVANIEI  
(SECOLELE XII-XVI)

---

- REZUMAT -

COORDONATOR ȘTIINȚIFIC:  
ACAD. PROF. DR. IOAN-AUREL POP

DOCTORAND:  
OANA TODA

CLUJ-NAPOCA  
2013

## **CUVINTE CHEIE**

geografie istorică, peisaj istoric, drum, navigație, rețea de comunicații, vamă, întreținere și administrație, condiții de călătorie, istorie economică, mijloace de transport, cultură materială.

## **CUPRINS**

### **CUVÂNT ÎNAINTE**

#### **I. INTRODUCERE**

*I.1. Scopul și importanța lucrării*

*I.2. Metoda de lucru*

*I.3. Scurt istoric al cercetării*

*I.4. Cadrul geografic, administrativ și economic*

I.4.1. Cadrul geografic

I.4.2. Cadrul administrativ

I.4.3. Contextul economic

#### **II. IZVOARELE ȘI METODOLOGIA CERCETĂRII**

*II.1. Izvoare privind transporturile din Transilvania*

II.1.1. Surse scrise

II.1.2. Izvoare cartografice

II.1.3. Izvoare arheologice

II.1.4. Surse toponimice

II.1.5. Surse iconografice

II.1.6. Surse etnografice

*II.2. Abordări teoretice și metodologice*

II.2.1. Terminologia de specialitate a căilor de comunicație

II.2.2. Interdisciplinaritatea cercetării: drumurile ca elemente ale peisajului istoric

II.2.3. Metoda retrogresivă

II.2.4. Metoda cartografică și aplicații GIS în geografia istorică

II.2.5. Studiul mijloacelor de transport

II.2.5.1. Abordări teoretice

II.2.5.2. Metoda de cercetare

#### **III. DRUMURILE DIN NORDUL TRANSILVANIEI**

*III.1. Terminologie și clasificare*

III.1.1. Ierarhie

III.1.1.1. Rute de mare distanță

III.1.1.2. Drumuri regionale

III.1.1.3. Drumuri locale

III.1.2. Aspecte legale

III.1.2.1. Drumuri publice

III.1.2.2. Drumuri comune

III.1.2.3. Drumuri private

III.1.2.4. Drumuri ilegale

III.1.3. Funcționalitate

III.1.3.1. Rol economic

III.1.3.1.1. Drumuri comerciale

- III.1.3.1.1.1. Mari rute comerciale și drumuri ale sării
      - III.1.3.1.1.2. Drumuri de exploatare
      - III.1.3.1.1.3. Drumuri ale târgurilor
    - III.1.3.1.2. Drumuri agricole
  - III.1.3.2. Rol militar
    - III.1.3.2.1. Drumuri ale armatelor
    - III.1.3.2.2. Drumuri ale cetăților
  - III.1.3.3. Aspecte religioase
  - III.1.4. Aspecte fizice
    - III.1.4.1. Lățimea drumurilor
    - III.1.4.2. Suprafața rutieră
  - III.1.5. Alte caracteristici
    - III.1.5.1. Relațiile cu alte drumuri
    - III.1.5.2. Vechime și referiri metaforice
- III.2. *Rețeaua de comunicații*
  - III.2.1. Traseele căilor de comunicație de uscat
    - III.2.1.1. Ruta Cluj – Huedin – Bologa
    - III.2.1.2. Ruta Cluj – Baci – Românași
    - III.2.1.3. Ruta Cluj – Popești – Românași
    - III.2.1.4. Ruta Mera – Aghireș – Almașu – Cuzăplac
    - III.2.1.5. Ruta Cluj – Chinteni – Măcicașu
    - III.2.1.6. Ruta de pe Valea Borșei
    - III.2.1.7. Ruta de pe Valea Lunei
    - III.2.1.8. Ruta de pe Valea Almașului – Cuzăplac – Huedin
    - III.2.1.9. Ruta de pe Valea Agrijului
    - III.2.1.10. Ruta Dej – Bobâlna – Var
    - III.2.1.11. Ruta Dej – Rona
    - III.2.1.12. Ruta Cluj – Bonțida – Beclean – Sărățel
    - III.2.1.13. Ruta Cluj – Apahida – Răscruți – Dej
    - III.2.1.14. Ruta Apahida – Cojocna – Turda
    - III.2.1.15. Ruta Cluj – Feleac – Turda
    - III.2.1.16. Ruta Cluj – Aiton – Turda
    - III.2.1.17. Ruta Apahida – Buza – Herina
    - III.2.1.18. Ruta Bonțida – Căianu
    - III.2.1.19. Ruta Mociu – Teaca
    - III.2.1.20. Ruta Bonțida – Sucutard
    - III.2.1.21. Ruta Dej – Reteag – Năsăud
    - III.2.1.22. Ruta Bistrița– Teaca – Reghin
    - III.2.1.23. Ruta Bistrița – Rodna
    - III.2.1.24. Ruta Gherla – Buza
    - III.2.1.25. Ruta Fântânele – Beclean
  - III.2.2. Navigația în bazinul intracarpatic al Someșului
    - III.2.2.1. Condițiile de navigație și regularizări ale cursurilor de apă
    - III.2.2.2. Mărturii ale navigației pe Someș
    - III.2.2.3. Plutașii sării
  - III.2.3. Principalele comunicații cu zonele învecinate
    - III.2.3.1. Centrul Transilvaniei
      - III.2.3.1.1. Ruta Iara – Moldovenești – Turda
      - III.2.3.1.2. Ruta Turda – Vințu de Sus
      - III.2.3.1.3. Ruta Turda – Vințu de Sus (drumul din dreapta Arieșului)

- III.2.3.1.4. Rutele din centrul Câmpiei Transilvaniei
- III.2.3.1.5. Ruta Teaca – Reghin
- III.2.3.2. Ungaria centrală
  - III.2.3.2.1. Ruta Var/Jibou – Arieșu de Câmpie
  - III.2.3.2.2. Ruta Zalău – Tășnad – Sălacea
  - III.2.3.2.3. Ruta Zalău – Suplacu de Barcău – Sălacea
  - III.2.3.2.4. Ruta Bologa – Oradea
- III.2.3.3. Maramureșul și nordul Solnocului Mijlociu
  - III.2.3.3.1. Ruta Răstoci – Baia Mare
  - III.2.3.3.2. Ruta Baia Mare – Lăpuș – Valea Someșului Mare
  - III.2.3.3.3. Ruta Năsăud – Săcel
- III.2.3.4. Nordul Moldovei
  - III.2.3.4.1. Ruta Rodna – Suceava
  - III.2.3.4.2. Ruta Bistrița – Vatra Dornei
- III.3. *Reutilizarea drumurilor romane*
- IV. MIJLOACELE DE TRANSPORT DIN TRANSILVANIA ȘI ZONELE ÎNVECINATE
  - IV.1. *Clasificare*
    - IV.1.1. Aspecte terminologice
    - IV.1.2. Modalități simple de transport
    - IV.1.3. Mijloace de transport
      - IV.1.3.1. Vehicule terestre
      - IV.1.3.2. Mijloace de transport fluvial
  - IV.2. *Tehnici de construcție*
    - IV.2.1. Vehicule terestre
    - IV.2.2. Mijloace de transport fluvial
    - IV.2.3. Ocupații asociate
- V. CIRCULAȚIA ȘI ORGANIZAREA TRANSPORTURILOR
  - V.1. *Regimul juridic al căilor de comunicație: administrația*
    - V.1.1. Sistemul vamal
      - V.1.1.1. Rețeaua vamală din nordul Transilvaniei
      - V.1.1.2. Construcția și întreținerea drumurilor
        - V.1.1.2.1. Trecherile peste râuri: poduri și vaduri
  - V.2. *Condițiile de călătorie și beneficiarii drumurilor*
    - V.2.1. Condițiile de călătorie pe drumurile transilvănene
    - V.2.2. Categoriile economice și sociale mobile din teritoriul transilvănean
- VI. CONCLUZII
- VII. ABREVIERI ȘI BIBLIOGRAFIE
- VIII. ANEXE
  - VIII.1. *Documentele referitoare la drumurile din nordul Transilvaniei*
  - VIII.2. *Catalogul pieselor arheologice provenind de la mijloace de transport*
  - VIII.3. *Glosarul termenilor tehnici și etnografici referitori la mijloacele de transport*
- IX. ILUSTRĂȚIE
  - IX.1. *Lista ilustrațiilor*
  - IX.2. *Planșe*

## REZUMAT

Punerea în discuție a temei transporturilor medievale din nordul Transilvaniei presupune analiza multiplelor sale implicații, de la chestiunile de geografie-istorică, la cele care privesc aspectele materiale și chiar juridice. Sistemul de transporturi înglobează atât rețeaua rutieră medievală, compusă, din canalele de circulație, jalonate de o serie de puncte esențiale în eficientizarea întregului sistem, cât și mijloacele cu care se realiza deplasarea ori activitățile unor categorii sociale și meșteșugărești direct implicate. În plus, desfășurarea transporturilor nu se poate analiza în afara unui cadru juridic, în limitele căruia funcționează. Impactul social poate fi sesizat prin apariția și dezvoltarea unor ocupații asociate domeniului respectiv. O altă perspectivă, din care trebuie privită situația sistemului de transport și fără de care nu se poate ajunge la rezultate satisfăcătoare, este cea a materialității rețelei rutiere (cu toate implicațiile sale), a posibilităților de deplasare pe care le oferă starea drumurilor, cu consecințe directe în apariția și specializarea unor tipuri de transport.

Intervalul cronologic tratat (secolele XII-XVI) este în acord cu intenția de a sesiza eventualele schimbări survenite la toate capitolele temei, reușind pe o perioadă îndelungată de timp să identificăm atât perpetuarea unor trăsături, precum și schimbările apărute, toate aflate în legătură cu modificările de ordin politic, economic și social.

În ceea ce privește arealul geografic supus analizei, este compus, în special, din zona nordică a regiunii geografico-istorice a voievodatului Transilvaniei, înglobând fostele comitate medievale Cluj, Dăbâca, Solnocul Interior și districtul Bistriței (în sens larg), corespunzând în linii mari cu bazinele hidrografice ale Someșurilor. Împărțirile teritoriale efectuate au avut la bază în primul rând considerente de natură geografică, motiv pentru care în prezentarea rețelei rutiere s-a ținut prea puțin cont de vechile delimitări administrative, încercându-se totodată și sesizarea legăturilor zonei cu teritoriile învecinate.

Nelimitarea studiului mijloacelor de transport la granițele medievale ale Transilvaniei se explică prin faptul că acestea constituie unul dintre aspectele materiale ale perioadei care s-au bucurat de o întrebuințare largă, aceleași tipuri de mijloacele de transport fiind caracteristice unor spații geografice extinse. De asemenea, cantitatea redusă a datelor furnizate de anumite categorii de izvoare referitoare strict la Transilvania intracarpatică și prezența lor în vecinătățile imediate ale zonei a constituit un argument în plus pentru extinderea limitelor geografice.

Fără a trata exhaustiv toate compartimentele tematicii de față am încercat, prin capitolele de bază ale lucrării (II-V), să conturăm o imagine de ansamblu asupra a tot ceea ce implică un asemenea studiu, precum și abordarea unor aspecte de detaliu care, până în momentul de față, au fost ignorate în istoriografia transilvăneană.

Un prim capitol (*Introduce*) a fost întocmit cu scopul de a grupa o serie de aspecte introductive ale subiectului, cuprinzând o expunere argumentativă a importanței sale, o sumară prezentare a modului în care s-a derulat cercetarea, precum și o scurtă redare a trei dintre aspectele care au constituit factori determinanți în conturarea sistemului de transporturi pentru perioada și teritoriul dat: cadrul fizico-geografic, cadrul administrativ (cu clare implicații în tratarea unei teme aparținând de geografia istorică) și cadrul economic, generator de condiții esențiale pentru o evoluție specifică a transporturilor specializate din comitatele nordice.

În cuprinsul celui de-al doilea capitol (*Izvoarele și metodologia cercetării*) am acordat un spațiu amplu abordării detaliate a problemelor metodologice și a surselor variate pe care este necesar să le avem în vedere în cadrul unei asemenea cercetări. Am optat pentru o tratare extensivă a surselor, totodată aducând în discuție și o serie de exemple relevante din teritorii învecinate celui de față, ori din alte zone europene, atunci când ele s-au constituit în date cu relevanță sporită pentru demersul nostru argumentativ (în special pentru sublinierea importanței coroborării surselor în cercetare). Aceeași abordare a fost utilizată și în cazul prezentării metodelor de cercetare, actuale și interdisciplinare deopotrivă, ale investigării rutelor medievale, împreună cu tot ceea ce ține de funcționarea acestora și a mijloacelor de transport. S-a putut observa varietatea surselor (scrise, cartografice, arheologice, toponimice, iconografice și etnografice) și, mai ales, a informațiilor oferite. Cu toate acestea, se remarcă faptul că stadiul actual al cercetării limitează drastic o abordare a subiectului din punct de vedere arheologic, precum și o bună îmbinare a geografiei istorice cu arheologia peisajului. Însă, cadrul de lucru trasat, a atras atenția asupra potențialului pe care îl au datele respective atâta vreme cât cercetările viitoare vor contribui la documentări amănunțite și din perspectiva tematicii transporturilor.

Capitolul al III-lea (*Drumurile din nordul Transilvaniei*) debutează cu un studiu detaliat al terminologiei medievale referitoare la drumurile vremii; apelative care au jucat un rol definitoriu în stabilirea criteriilor de clasificare a căilor rutiere. Verificarea datelor terminologice cu privire la drumurile medievale, păstrate prin intermediul surselor scrise, a evidențiat varietatea încadrărilor cu care se poate opera, de la cele natură spațială (distanțele parcurse), la aspecte legale, economice, militare, religioase ori fizice. Categoriile de drumuri

cu care am operat nu prezintă particularități zonale (specifice doar Transilvaniei), ci se regăsesc și în alte spații ale teritoriului european. Devine astfel evident faptul că multe dintre rutele regionale aduse în discuție au îndeplinit, simultan ori succesiv, mai multe funcții. Remarcăm, totodată, rolul major jucat în transmiterea datelor pe cale documentară de către percepția locală asupra căilor de comunicație situate în imediata vecinătate a comunităților medievale, care, în anumite cazuri, s-a concretizat prin înregistrarea unor apelative speciale.

Simultan cu elaborarea acestei clasificări am efectuat și o încadrare a anumitor rute bine cunoscute în tipurile enunțate pe baza denumirilor medievale, în vederea ilustrării posibilităților multiple de abordare a căilor de comunicație. În continuarea analizei terminologice, am realizat reconstituirea traseelor medievale ale drumurilor și cartarea acestora (în principal pe baza surselor scrise și cartografice). În câteva cazuri demersul a fost susținut și de cercetarea în teren a posibilelor culoare de trafic și a modului în care diversele situri medievale se puteau raporta la acestea, în funcție de condițiile geografice ale zonei.

Transportul fluvial derulat în nordul Transilvaniei în contextul exploatării medievale a importantelor zăcăminte salinifere a beneficiat de un subcapitol aparte, în care am analizat condițiile de navigație de pe Someș și modul de organizare a așa-numitului plutărit al sării.

Este evidentă alternarea axelor de comunicație de apă cu cele de uscat, precum și situații în care primele le dublau pe cele din urmă ori s-au dovedit a fi mai intens utilizate, datorită avantajelor pe care acest tip de transport le prezenta. Din rațiuni economice era preferată ruta fluvială de pe Valea Someșului unit, pe care transportul era mai puțin costisitor. Drumurile de uscat erau utilizate mai ales în transportarea sării de la ocne la porturile de pe râuri sau în perioadele anului în care debitele nu puteau susține un tranzit fluvial. S-a putut remarca faptul că transporturile epocii nu vizau doar tranzitarea zăcămintelor, ci și deplasarea materialelor de construcție, precum și a unei ample părți a culturii materiale a perioadei, adesea chiar în tandem cu vehicularea minereurilor salinifere. Astfel, amintim doar că lemnul plutelor pe care se ducea sarea era comercializat în punctele de desfacere din Ungaria centrală. Prin urmare, se exporta și această resursă, cel puțin în legătură cu transportul sării. Utilizarea ambarcațiunilor a fost înregistrată la finalul secolului al XIII-lea și pentru coborârea pe Someș a pietrei de var, necesară în construcție. Totodată, lungul drum al exportării sării se putea solda, la întoarcerea cărăușilor, cu achiziția și importul altor bunuri.

Căile de comunicație au integrat teritoriile nord-transilvănene în structurile regionale și mai largi ale regatului sau ale continentului, însă prin particularitățile zonei au favorizat o oarecare izolare a voievodatului, conturându-se culoare de acces al căror control conferea avantaje celui care îl deținea. La aceste observații putem adăuga faptul că drumurile romane,

a căror reutilizarea extensivă rămâne doar o presupunere în stadiul actual al cercetării, au contribuit prea puțin la facilitarea comunicațiilor medievale ale Transilvaniei (în special cu exteriorul). În plan intern, scheletul teritoriului pare să fi rămas rețeaua romană (în zonele culoarelor majore ale râurilor), cu toate că aceasta era orientată nord-sud (datorită nevoii de comunicare cu provinciile de la sud de Dunăre). În Evul Mediu însă, ea a fost completată de noi rute direcționate est-vest, înspre Ungaria și teritoriile germanice. Cert este faptul că s-a constituit în primul rând un sistem de axe provinciale interne care a făcut posibilă închegarea individualității teritoriale a regiunii. Geografia izolează Ardealul de regiunile învecinate, iar despre drumurile romane nu se poate spune că îl „deschideau” foarte mult din punct de vedere geopolitic. Dacă observația este corectă, atunci este de adăugat faptul că Transilvania și-a alimentat structura politică particulară și prin acest aspect.

În ciuda impresiei de instabilitate pe care drumurile medievale o lasă (în special datorită faptului că nu au existat în această perioadă lucrări de anvergură pentru amenajarea traseelor), acestea nu erau orientate la întâmplare, iar schimbările traseelor nu constituiau 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.

Reconstituirea traseelor urmate de către rutele medievale regionale nu s-a putut realiza în mod detaliat pentru toate situațiile. Un obstacol l-a constituit lipsa studiilor detaliate de arheologia peisajului, axate pe zone restrânse, gol pe care am încercat să îl reducem într-o oarecare măsură în subcapitolele referitoare la amenajarea și întreținerea canalelor de trafic. Astfel, la nivel general am indicat principalele rute folosite în epocă, subliniind rolul economic și, eventual, militar pe care îl dețineau, precum și statutul în cadrul ierarhiei drumurilor.

Relația rețelei de comunicații cu cadrul natural este evidentă și în unele situații s-a putut clar observa poziționarea, chiar strategică, a unor drumuri pe înălțimile deluroase, ori pe terase retrase față de albia majoră a râurilor, deci nu neapărat o utilizare intensă a culoarelor joase. Desigur, principalele văi din teritoriu, cele ale Someșurilor, au susținut și principalele axe de circulație, însă pe lângă acestea o serie de rute cu orientare est-vest au avut menirea de a conecta între ele așezările cu caracter economic, ori de a facilita comunicarea cu Ungaria centrală și Moldova.

În ceea ce privește raportul așezărilor situate de-a lungul rutelor regionale cu culoarele de trafic propriu-zise, acesta a fost adesea imposibil de stabilit doar pe baza surselor documentare și a celor cartografice, însă s-a putut observa o tendință de situare a canalelor de circulație la limitele moșiilor în care au evoluat localitățile medievale (deci o aliniere a



posesiunilor la acestea). Cel mai adesea, era vorba despre canale de trafic care parcurgeau zone mai înalte. Cu toate acestea s-a înregistrat și situația inversă, în care drumurile puteau urmări văile, iar așezările erau retrase, fiind conectate la acestea prin drumuri de legătură.

Capitolul al IV-lea (*Mijloacele de transport din Transilvania și zonele învecinate*) a înglobat exclusiv prezentarea mijloacelor de transport medievale. Detalieri referitoare la tipologia, cronologia și tehnicile de construcție a vehiculelor, la posibilitățile de realizare a anumitor tipuri de transport au fost, până în momentul de față, incomplet sau deloc discutate, ceea ce a impus o completare și o revizuire a concluziilor la care s-a ajuns anterior.

Reconstituirea imaginii mijloacelor de transport s-a realizat în paralel cu ordonarea lor în categorii, prin coroborarea informațiilor extrase din toate sursele identificate de către noi. Cea mai completă prezentare a fost realizată celor mai comune mijloace de transport cu roți, carul și căruța, cu variantele pe care acestea le prezintă, datorită faptului că datele referitoare la ele abundă în comparație cu cele care tratează alte tipuri. De asemenea, am detaliat o serie de probleme tehnice care țin de utilizarea unor vehicule, încercând să răspundem la o suită de întrebări legate de capacitățile de transport ale acestora sau tipurile de transport realizate.

Integrarea în discuție a datelor de natură arheologică a reprezentat un obiectiv major al cercetării de față. Studiind piesele metalice provenind de pe un spațiu vast, s-a observat uniformitatea care le caracteriza, ceea ce constituie un argument în plus pentru ideea conform căreia vehiculele au suferit puține schimbări de structură și formă de-a lungul acestei perioade. Ideea fusese argumentată anterior doar pe baza reprezentărilor iconografice și a analogiilor etnografice, de care au dispus cercetătorii.

Mijloacele de transport pe apă reprezintă în mod cert cel mai problematic tip analizat datorită faptului că atestările cronistice nu evidențiază în mod clar caracteristicile structurale și tehnice ale ambarcațiunilor. Din acest motiv, o diferențiere netă între ele nu este posibilă în stadiul actual al cercetărilor. Am concluzionat că date clare se cunosc despre existența plutelor, rudimentare din punct de vedere tehnic, a monoxilelor, precum și posibile ambarcațiuni cu structură tripartită, prevăzute cu chilă (*carinae*) sau cioc (*naves rostratae*), dar a căror utilizare poate fi doar presupusă pe baza unor mențiuni documentare succinte și care în stadiul actual al cercetărilor nu pot fi verificate prin alte tipuri de izvoare.

Stabilirea unor intervale cronologice în care au apărut, s-au perfecționat și au fost utilizate pe scară largă mijloacele de transport este aproape imposibilă. Se impune observația că sursele scrise și iconografice documentează situații existente în prealabil, iar documentele arheologice nu au beneficiat de contexte de descoperire cu datare restrânsă care să permită o asemenea încadrare cronologică pentru artefactele respective. Mai mult, uniformitatea care

caracterizează din punct de vedere formal și structural piese ale căror datări prezintă diferențe de mai multe secole, verificabilă și iconografic, constituie un indiciu pentru o dinamică redusă a inovațiilor tehnice petrecute la acest capitol. Tehnicile de construcție au înregistrat o serie de variații în timp și spațiu, însă nu se poate afirma cu siguranță dacă acestea țineau de un specific local sau au fost cauzate de modificări generale înregistrate în domeniul tehnic pe fondul unor cerințe socio-economice.

Cea de-a doua ipoteză se verifică parțial prin analiza schimbărilor petrecute în planul profesiilor care se asociau producerii și utilizării mijloacelor de transport. Studiind tehnicile de construcție, dar și mențiunile documentare am putut concluziona că, în timp, s-a ajuns la specializarea unor meșteșugari în producerea anumitor componente. În plan social, importanța meșteșugurilor a fost dovedită de o serie de privilegii pe care le-au dobândit practicanții meseriilor, dar și de faptul că cererea pieței pentru produsele respective s-a situat într-o curbă ascendentă la finalul Evului Mediu.

Trebuie precizat faptul că s-a observat o relație directă a întrebuințării acestor vehicule cu dezvoltarea unor compartimente ale vieții sociale și economice ale zonei, cum este de exemplu cel al exploatării zăcămintelor. Chiar dacă sesizăm, ca o caracteristică generală a surselor scrise, predilecția de a aminti utilizarea mijloacelor de transport doar în corelație cu anumite realități medievale, cum sunt exploatările și transporturile de mare amploare economică, obligațiile claselor sociale inferioare, călătoriile unor oficiali, ori activitățile unor meșteșugari, nu trebuie să trecem cu vederea faptul că ele reprezintă elemente ale culturii materiale medievale, care s-au pretat prin întrebuințarea lor generalizată la o contextualizare în legătură toate palierele sociale, fiind caracteristice tuturor formelor medievale de habitat. Importanța vehiculelor și a ambarcațiunilor este direct corelată cu necesitatea de bază a oricărui grup uman de deplasare pentru realizarea transporturilor sau stabilirea unor legături în afara arealului în care își desfășoară viața de zi cu zi. Utilizarea lor constituie una dintre dovezile materiale evidente ale integrării unei comunități într-un sistem de transporturi și comunicații la nivel local, regional și pe distanțe mari.

Ultimul capitol major al tezei, cel de-al cincilea (*Circulația și organizarea transporturilor*) a fost dedicat analizei modului în care transporturile erau organizate, precum și interogării surselor pentru creionarea condițiilor în care se călătorea.

Tematica acestui capitol ne-a permis investigarea mai în detaliu a aspectelor juridice și administrative ilustrate, într-o primă fază cu ocazia analizei apelativelor medievale ale drumurilor. Din punct de vedere legal, am sesizat numărul considerabil al punctelor de taxare vamală, care au influențat pregnant geneza și stabilizarea rețelei rutiere medievale, precum și

importanța unor rute în dauna altora. Se remarcă prezența vămilor în legătură cu principalele punctele de etapă, însă ele au apărut și în zone fără nici un rol strategic sau economic. Menținerea lor îndelungată s-a datorat amplasării favorabile pe drum, intereselor sporite ale unor comunități (cum sunt cele din orașele comerciale săsești) față de eficiența transporturilor, care au condus și la implicarea lor la acest capitol. Cu toate acestea, constituirea punctelor de colectare a taxelor vamale într-o importantă sursă de venit pentru nobilimea locală și clerul a dus la continua lor înmulțire și la comiterea de abuzuri asupra călătorilor. Tentativele de stopare a fenomenului compun un important aspect legal și administrativ la nivelul întregului regat.

Subliniem faptul că, pe lângă controlul regal și voievodal asupra rețelei de comunicație, la nivel local și chiar regional, a putut fi identificată și implicarea clasei negustorești, a celei nobiliare și chiar a instituțiilor ecleziastice în reglementarea situației drumurilor. În Evul Mediu târziu, în afara tentativelor de a menține un control cât mai strict asupra rutelor de tranzitare a sării înspre Ungaria, autoritățile au depus eforturi în vederea organizării traficului pe alte artere comerciale ale zonei, ca părți integrante ale rutelor de mare distanță. Emiterea periodică de decrete regale care reluau, mai mult sau mai puțin, în aceeași formă reglementările referitoare la drumurile și rețeaua vamală a Regatului Maghiar indică o stare de fapt dificil de controlat, care a determinat intervenția repetată a oficialităților în probleme ținând atât de dreptul public, cât și de cel privat. În acest sens am remarcat și pentru zona nord-transilvăneană activitatea adunărilor de jurați (constituite pe vremea regelui Sigismund) însărcinate cu verificarea legalității vămilor.

Tot aici am putea integra și discuția specială referitoare la aspectele materiale ale drumurilor, la gradul de amenajare și întreținere a acestora. Contrar impresiei generale (de neglijare a stării drumurilor), am putut observa, prin apelul la date de natură arheologică, cartografică și surse scrise, faptul că drumurile medievale beneficiau de lucrări de construcție și întreținere, chiar dacă numai în anumite puncte vitale. Pe parcursul analizei realizate cu privire la tipurile de intervenții antropice asupra drumurilor, a devenit destul de clar faptul că formele de întreținere ori amenajare puteau fi foarte variate, în funcție de caracteristicile terenului și importanța segmentelor în cauză. După toate aparențele, consemnarea griii comunităților medievale față de întreținerea căilor de comunicație se realiza doar în situații excepționale. Nici măcar podurile (amenajări cu un grad mai ridicat de complexitate), ori fostele drumuri romane, nu beneficiau, decât rareori de mențiuni directe din acest punct de vedere. Este însă sigur faptul că în ciuda temerilor generalizate față de utilizarea sa, datorită pericolelor la care călătorul medieval era expus, drumul ca parte integrantă a peisajului istoric

reprezenta și un element familiar călătorului în zonele neinfluențate în nici un alt mod de acțiunile omului, având deci, pe lângă rolul de a contribui la vehicularea unor bunuri materiale, culturale, ideologice și pe acela de a umaniza spațiul, conferind un sentiment de siguranță. Chiar dacă de căile de comunicație beneficia în general orice membru al unei comunități medievale, la nivelul surselor epocii s-a înregistrat o vizibilitate mai ridicată a unor categorii sociale sau economice în ceea ce privește realizarea călătoriilor. Unele grupuri sau indivizi prezentau o mobilitate accentuată datorită naturii ocupației lor (negustori, curieri, regalitate, voievozi), în vreme ce implicarea altora s-a realizat din obligația de a îndeplini slujbe pentru regalitate, la cetăți, curți nobiliare sau biserică (iobagii, dintre care o parte se vor specializa în cărașii – plutași ori cărași ai sării).

În încheiere reiese faptul că tematica abordată se dovedește a fi mai complicată decât s-a conturat ea până acum în istoriografia perioadei și zonei analizate. Sub aspectul reconstituirii rețelei rutiere și a identificării în teren a particularităților sale, ne oprim asupra ideii că lucrarea de față ilustrează mai degrabă un fundament pentru cercetări ulterioare, indicând posibilitățile de abordare ale unor eventuale studii de detaliu realizate la nivelul micro-zonelor. Conturarea principalelor caracteristici ale sistemului de transporturi reprezintă o contribuție la cunoașterea geografiei-istorice a Transilvaniei de nord, care, pe viitor, poate furniza o serie de date cu privire la structura teritoriului oferind un cadru de discuție și pentru alte subiecte similare.